Der Städte-Bau

1921

DER STÄDTEBAU

MONATSHEFTE

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN MIT EINSCHLUSS DER LÄNDLICHEN SIEDELUNGSANLAGEN UND DES KLEINWOHNUNGSBAUES

BEGRÜNDET

VON

THEODOR GOECKE UND CAMILLO SITTE

BERLIN WIEN

HERAUSGEBER: ARCHITEKT H. DE FRIES, BERLIN

ACHTZEHNTER JAHRGANG

VERLAG VON ERNST WASMUTH A.-G.
BERLIN W 8, MARKGRAFENSTRASSE 31
1921

MITARBEITER.

Behringer, Dr.-Ing., & Schock, Charlottenburg, S. 39. Berger, Fritz, W., Trondhjem, S. 63.

Döcker, Richard, Stuttgart, S. 36, Taf. 18, 19, 20. Dörflinger, Georg, München, S. 74, Taf. 37, 38.

Ford, Amerika, Taf. 10. de Fries, H., Berlin, S. 1, 21, 22, 56, Taf. 27, 28, 29.

Genzmer, Ewald, Dresden, S. 3, Taf. 1, 2, 3. Gerlach, Hans, Dortmund, Taf. 15, 16. Gerlach, Willi, Dortmund, Taf. 15, 16. Grautoff, Otto, Berlin, S. 17, Taf. 9, 10.

Hallquisth, Eduard, Stockholm, Taf. 27/28, 29. Hansen, Peter Andreas, München, S. 113, Taf. 54, 55. Hussong, H., Kaiserslautern, S. 8, Taf. 4/5, 6, 7, 8.

Jänecke, Dr.-Ing. Dr. phil. Wilhelm, S. 121, Taf. 56, 57, 58. Jansen, Hermann, Berlin, S. 105. Jürgens, Oskar, Allenstein, S. 82.

Klaiber, Dr.-Ing., Chr., Ulm, S. 76. Kneise, Köln, S. 43. Köster, A. J., Berlin-Lankwitz, S. 40. Kühn, Dr., Forst, S. 119.

Lange, Bottrop (Westf.), S. 31, Taf. 11, 12, 13, 14. Leixner, Othmar, Wien, S. 78, Taf. 39, 40.

Ochs, Jacob, Hamburg, S. 117. de Oriol, José Luis, Madrid, S. 82.

Pedersen, Sverre, Trondhjem, S. 62, Taf. 30, 31, 32.

Rasch, Edgar, Blankenese, S. 116. Riemann, K., Düsseldorf, S. 75. Rolland, Romain, S. 44. Rosenberg, Berlin - Oberschöneweide, S. 38. Roth, Carl, Darmstadt, Taf. 11, 12, 13, 14.

Saarinen, Eliel, Helsingfors, S. 45, Taf. 21/22, 23, 24, 25, 26. Salvisberg, Otto, Berlin, Taf. 17. Schulze, K. und D., Dortmund, Taf. 16. Schumacher, Fritz, Köln, S. 69, Taf. 33/34, 35, 36. Siedler, Dr.-Ing., Berlin, S. 106. Spitzner, Berlin, S. 41, 42. Strobel, Hans, Dortmund, S. 34, Taf. 15, 16, 17.

Venitz, August, Halensee, S. 103, 109, Taf. 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53.

Weidenbacher, Dr.-Ing., Augsburg, S. 100, Taf. 46. Weiß, Richard, Dresden, S. 95. Wilkens, Köln, S. 43. Wolf, Dr.-Ing., Brandenburg, S. 25.

Zopff, Wilhelmshaven, S. 89, Taf. 41, 42, 43, 44, 45.

Herrosé & Ziemsen GmbH. & Co., Wittenberg

INHALTS-VERZEICHNIS.

I. TEXT-BEITRÄGE.

II. CHRONIK UND MITTEILUNGEN.

III. AUSGESCHRIEBENE WETTBEWERBE

IV. ENTSCHIEDENE WETTBEWERBE.

VERZEICHNIS DER TAFELN UND ABBILDUNGEN.

JAHRG. XVIII 1921 HEFT 1/2

DER STÄDTEBAU

MONATSHEFTE FÜR STÄDTEBAU UND SIEDLUNGSWESEN

HERAUSGEBER H. DE FRIES, BERLIN

GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE UND CAMILLO SITTE :: VERLAG VON ERNST WASMUTH A.-G., BERLIN W8

EINFÜHRUNG.

Soziale und formale Aufgaben der Baukunst.

Es ist eine der wesentlichsten Bedingtheiten architektonischen Schaffens, daß diese Art der künstlerischen Betätigung nicht in formalen Problemen haften bleiben kann, daß ihre Ausübung immer an äußerst reale Voraussetzungen unlösbar gebunden ist. Technische, wirtschaftliche finanzielle Grundlagen müssen gegeben sein, ehe rein künstlerische Arbeit überhaupt einsetzen kann und so wird die Auswirkungsmöglichkeit der architektonischen Phantasie von vornherein in einen engen Kreis gebannt. Von relativ sehr geringen Ausnahmen abgesehen, bedeutet heute architektonisches Schaffen wenig mehr wie eine nachträgliche dekorative Frisur, die wenigstens den Schein einer idealistischen Zielrichtung vortäuschen soll. Da bauliches Formschaffen, räumliche Komposition, dreidimensionales leidenschaftlich-sinnliches Empfinden und Denken in Dingen der Baukunst im 19. Jahrhundert zu seltener Ausnahme geworden sind.

Die sehr wenigen Architekten, denen seit der Jahrhundertwende etwa Baukunst mehr war wie eine kunstgewerbliche Stilgeste, neigten ausnahmslos zu Aufgaben, die, seien es Museen, Kunsthallen, Riesenwarenhäuser, Prachtvillen oder monumentale Industrieprojekte, im Verhältnis zur großen Masse des baulich gestalteten Raumes recht selten waren, d. h. sie suchten immer nach den Ausnahmeobjekten, deren soziale Bindung möglichst gering war und darum der künstlerischen Betätigung größere Freiheit ließ.

Erfolg dieser Auffassung von Baukunst sind sehr wenige gute Leistungen, die von der sie umgebenden Riesenmasse der architektonisch nicht gelösten Objekte mit betonter sozialer Gebundenheit fast völlig erdrückt werden. Einer guten Fabrikhalle, einem nennenswerten Ausstellungsgebäude, einem eindrucksstarken einzelnen Monumentalbau im Stadtbild, wie etwa Olbrichs Warenhausbau in Düsseldorf, stehen viele Tausende, ja unzählbare Baumassen gegenüber, an denen das gemeinhin Architektur genannt wird, was Fassadengewinsel, also eben nicht Architektur ist. Ich meine hier in erster Linie die Wohnstätten der arbeitenden Massen und des Mittelstandes, die an Zahl etwa vier Fünftel des Wohnraumes der Gesamtbevölkerung darstellen.

Ansätze in dieser Richtung waren vor und während des Krieges noch sichtbar geworden, besonders im Siedlungsbau. Doch darf nicht vergessen werden, daß in allen Siedlungen, die sich wirtschaftlich selbst tragen mußten, die Arbeiterschaft nur einen sehr geringen Prozentsatz der Einwohner darstellte. Leicht zu belegen aus der Tatsache, daß das Jahreseinkommen des ungelernten Arbeiters vor dem Kriege etwa 1000—1200 M., die Miete eines Massentypenhauses in der Siedlung etwa 360—450 M. betrug, also mehr wie ein Drittel des Gesamteinkommens überhaupt beansprucht hätte. Dennoch darf die Bedeutung dieser künstlerisch oft bemerkenswerten Ansätze keineswegs unterschätzt werden.

Der Kern der Aufgabe wurde fast ausnahmslos vorsichtig umgangen. Die architektonische Durchbildung und Fortentwicklung der Massenwohnstätten besonders in Großstädten und Industriegebieten hat in den letzten 20 Jahren wesentlich Fortschritte nicht gemacht, also zu einer Zeit, da wir auf unsere baukünstlerischen Leistungen erheblich stolz waren. Diese wirtschaftlich, technisch, finanziell engst gebundenen Objekte lagen für den Architekten von gestern unter dem Niveau seiner schöpferischen Betätigung. Die größte und schönste Bauaufgabe, die jemals denkbar sein wird, erschien sekundär, nebensächlich, dem Architekten belanglos.

*

Ganz langsam beginnt eine Revision dieser baukünstlerischen Feudalanschauung sich anzubahnen. Nur ist heute, nach ungeheurer Steigerung aller Baupreise, nach einer wirtschaftlichen Weltkatastrophe, auf diesem Gebiet

Versäumtes unendlich schwerer nachzuholen wie je zuvor. Das reichsstatistische Amt stellt fest, daß gegen 1913 der Durchschnitt der Lebenshaltung auf den 14fachen Betrag zu berechnen sei. Die Lohnerhöhungen aber betragen das 7—8fache, in seltenen Fällen das 9—10fache des Friedenslohnes. Das wachsende Heer der Arbeitslosen bleibt nach wie vor noch weit unter diesen Sätzen. Die Lebenshaltung der arbeitenden Massen ist also um ca. 50% niedriger zu veranschlagen. Das gilt nicht nur für Deutschland. Von Amerika wird beispielsweise berichtet, daß, ein Jahreseinkommen von 3000 Dollar als untere Grenze leidlich erträglicher Lebenshaltung vorausgesetzt, 96% aller Einwohner der Vereinigten Staaten unter diesem Niveau leben.

Was Deutschland betrifft, so berichtet Graf Keßler in der „Deutschen Nation", daß nach Feststellungen des Direktors des Statistischen Amts in Berlin-Schöneberg noch nicht 10% der Groß-Berliner Familien über das Existenzminimum verfügen. Man bedenke wenige Minuten nur diese Zahlen, die nichts umschreiben wie eine ungeheure Masse von Elend, vor allem, da die Nahrungsmittel und Kleidung vorgehen, im Wohnungswesen.

Es erscheint notwendig, hier einige Daten zu geben, die jene Verhältnisse weit über ein irgendwie erwartetes Maß hinaus beleuchten werden. Was z. B. Wien betrifft, so hat sich die Sterblichkeit unter den Jugendlichen in erschreckender Weise erhöht, um volle 60%. Die Gesamtzahl der Schulkinder Wiens ist in den Jahren 1910—1919 von 242000 auf 195000 gesunken. Daran hat die Tuberkulose den Hauptanteil, die von 18,7% im Jahre 1910 auf 41,3% im Jahre 1919 gestiegen ist. Sie wetteifert an Ausdehnung mit der zwar selten tötlichen, aber dafür mit ewiger Gebrechlichkeit schlagenden Rachitis, die unter den Wiener Kindern im Ausmaß von 89% verbreitet ist.

Eine Meldung aus München vom 15. Januar bringt die Feststellungen eines Kongresses von Ärzten, Juristen und Pädagogen über Kinderelend. Unter anderm berichtet ein Stadtarzt über die Wohnungsnot. Bei den von der Untersuchung erfaßten Einzimmerwohnungen kamen auf das Zimmer durchschnittlich 4—5 Personen (im Jahre 1907 galt eine Zahl von 1,8 Personen schon als Überfüllung). Der vierte Teil der Wohnungen entsprach nicht entfernt den minimalsten hygienischen Anforderungen. Allein in 900 Haushaltungen wurden 165 Tuberkulose angetroffen.

In der kleinen Vorortgemeinde Berlin-Treptow wurden kürzlich 156 Kleinwohnungen als überfüllt ermittelt. Der Brief eines Berliner Arbeiters berichtet, daß er mit seiner Frau und 11 Kindern, also 13 Personen, in Stube und Küche zu hausen genötigt sei.

In einem Bericht der Berliner allgemeinen Ortskrankenkasse, die seit vielen Jahren durch die Krankenbesucher Einblicke in Kleinwohnungsverhältnisse hat, wird festgestellt: „Nicht wenige der Einzimmerwohnungen beherbergen vielköpfige Familien mit 7, 8, 9 und 10 Personen. Sieben Personen haben 3 Betten zur Verfügung, in anderen Fällen sind für 10 Personen 5 bzw. 4 Betten verfügbar (hier konnte das fünfte Bett wegen Raummangel nicht aufgestellt werden). In den Zweizimmerwohnungen geht die Belegung bis zu 14 Personen." Der Bericht einer bürgerlichen Berliner Zeitung schließt den Abdruck der Feststellungen der Ortskrankenkasse mit den Worten:

„Wir sollten diese Blätter lesen und immer wieder lesen und endlich im innersten Herzen begreifen, daß Menschen unter uns leben, die nicht sagen können, daß sie „leben", die mühsam einherpendeln zwischen Leben und Sterben."

*

Für den Architekten von morgen ist hier eine Aufgabe gegeben von unermeßlicher Tragweite. Mehr wie das. Die Verantwortung für Wesentlichstes, aus dem Zukunft erwächst, ist ihm auferlegt. Sollen wir warten, bis die steigende Kurve der Weltwirtschaft den überzählig vorhandenen Industrieraum wieder füllt und Neubauten fordert? Bis Museen, Theater, Rathäuser u. dgl. Einzelobjekte vielleicht wieder möglich sein werden? Sollen wir weiter an dem, was mehr als Aufgabe ist, was Mission zu nennen vielleicht richtig wäre, vorüberstarren nach Aufgaben einer Zukunft, die in sehr fernen Zeiten vielleicht die unerbittlich harte soziale Bindung der Baukunst von heute nicht mehr kennt?

Zwar geben Reichs-, Staats- und Gemeindebehörden dauernd ungeheure Zuschüsse, die das Bauen überhaupt erst gestatten. Diese Kapitalien sind fast ausnahmslos als verloren anzusehen. Könnten aber die gleichen Behörden nicht wenigstens in Erkenntnis ihrer überaus ernsten Verantwortung an diese Zuschüsse Bedingungen knüpfen, die auf eine Fortentwicklung und endliche Lösung dieser sozialen und formal in gleicher Weise bedeutenden Aufgaben zwingend hinführen? Und wäre es nicht Pflicht der Architekten, da die Behörden als unschöpferischer Organismus so oft notwendigerweise versagen müssen, sich ihrerseits einer Aufgabe anzunehmen, die so überaus schwer und zugleich im Endziel so schön ist wie nur irgend denkbar?

In den Gleichnissen des Dschuang-Dsi heißt es: „Man kann vom Meere nicht zu einem Brunnenfrosch sprechen. Er ist das Geschöpf eines begrenzten Kreises. Man kann vom Eise nicht zu einem Schmetterling sprechen; er ist das Geschöpf einer begrenzten Zeit. Man kann vom Leben nicht zu einem Fachmann sprechen; er ist das Geschöpf einer begrenzten Erkenntnis."

Wäre eben dieses nicht endlich möglich für diesen und jenen: Mehr zu sein wie ein Fachmann? Sollen wir weiter Museen, Meßpaläste, Wolkenkratzer projektieren, die auszuführen Unfug, fast Verbrechen wäre, gemessen an der zwingenden Not der Zeit? Muß weiter auch in der Baukunst, in jenen bombastischen Phrasen fortgelärmt werden zur Selbstbetäubung gegenüber der wachsenden Größe eines Schicksales, dem kaum einer . . . trotzdem . . . gewachsen scheint?

Es ist mehr wie die Zukunft Deutschlands, Europas, der Welt, die hier an einem entscheidenden Punkt berührt wird. Es ist die Zukunft, das Schicksal des Menschen, um die es geht, des Menschen, durch den Nationen und Kontinente, durch den Staat und Macht doch erst bedingt werden.

Dem Menschen von morgen das Haus zu richten, den zukünftigen Raum gestaltend ihm zu formen, neue Quellen für eine neue und große Freude am Leben in schöpferischer Arbeit zu erschließen, das ist die schwere, gute und schöne Aufgabe des Architekten von heute.

H. de Fries

ZUR FRAGE DER GROSSSTÄDTISCHEN SCHNELL-BAHNEN.

Von Geheimem Baurat Dr.-Ing. h. c. EWALD GENZMER, ordentl. Professor an der Technischen Hochschule Dresden.

Hierzu die Tafeln 1—3.

Der Verfasser hat in den Jahren 1917 und 1918 im Auftrage der sächsischen Staatsregierung einen Vorschlag zu einem Ortserweiterungsplan für Groß-Dresden aufgestellt, d. h. für eine Fläche, die außer dem eigentlichen Stadtgebiet auch die umliegenden mit Dresden wirtschaftlich zusammenhängen den Ortschaften zwischen Pirna und Meißen umfaßt.

Der Entwurf behandelt im wesentlichen folgendes:

1. Die Schnellbahnen und Straßenbahnen;
2. die übrigen Verkehrswege (einschließlich der Wasserwege), die verschiedenen Besiedlungsarten und die Grünflächen (Wald- und Wiesengürtel mit einer Aussichtsstraße auf beiden Elbufern, die radialen in das Stadtinnere hineinführenden Grünstreifen, im Zusammenhang mit den Parkanlagen, Friedhöfen, Spiel- und Sportplätzen, Pachtgärten usw.);
3. die allgemeine Entwässerungsfrage.

Der Teil 2 ist gemeinsam mit Herrn Geheimem Rat Professor Dr. Cornelius Gurlitt bearbeitet worden.

Wenn nun auch die Zeitläufe es verhindert haben, daß Beratungen und Beschlußfassungen über diese umfassenden Planungen bisher noch keine greifbare Gestalt angenommen haben, so dürfte doch vielleicht eine kurze Besprechung wenigstens des ersten vom Verfasser bearbeiteten Teiles der Gesamtaufgabe, die Schnellbahnfrage, schon jetzt angebracht sein, da diese in ihrer allgemeinen Anordnung vielleicht auch für andere Großstädte, die an breiten Flüssen oder Strömen liegen, von einigem Belang sein könnte.

Es sollen daher im nachstehenden die allgemeinen Gesichtspunkte, die im ersten Teil der Ausarbeitung vom Verfasser entwickelt sind, hier erörtert werden, ohne daß dabei auf die besonderen örtlichen Einzelfragen näher eingegangen wird, die sich nach dem zeitigen Stand der ganzen Angelegenheit für die Behandlung in der Öffentlichkeit noch nicht eignen.

In der Stadt Dresden besteht ein größeres Bedürfnis nach Schnellbahnverbindungen als in anderen Städten der gleichen Einwohnerzahl, und zwar aus zweierlei Gründen:

1. Die Bebauung ist an sich (erfreulicherweise) fast durchweg eine besonders weiträumige und
2. das bebaute Stadtgebiet hat, im Gegensatz zu der sonst meist auftretenden kreisförmigen oder quadratischen Gestalt, eine ungewöhnlich langgestreckte Form.

Die mit dem Stadtinnern schon jetzt in unmittelbarem baulichen Zusammenhang stehenden Vorstädte oder Vororte haben eine größte Längenausdehnung, entlang der Elbe, von rund 20 km und eine größte Querausdehnung, senkrecht zur Elbe, von rund 9 km. Für die Zukunft wird auf eine sehr erhebliche Vergrößerung dieser Ausdehnungen zu rechnen sein. Zwar sind alle dichter bebauten Stadtteile und Vororte durch ein vortreffliches einheitliches Netz von Straßenbahnen miteinander verbunden. Der Betrieb dieser Straßenbahnen wird aber, da ihre Gleise fast ausnahmslos im Straßenpflaster liegen, durch den Fuhrwerksverkehr und den Personenverkehr so stark behindert, daß die „Reisegeschwindigkeit“ — d. h. die durchschnittliche Geschwindigkeit zwischen den Endstrecken unter Hinzurechnung des Aufenthaltes für Ein- und Aussteigen — im Stadtgebiet nur etwa 12 km in der Stunde beträgt. Eine Steigerung der Reisegeschwindigkeit der jetzt bestehenden Straßenbahnen über dieses Maß hinaus wird innerhalb des Stadtgebietes kaum, in den Außengebieten nur in geringem Grade erreicht werden können.

Für den Stadtreisenden kommt noch die Verzögerung in Betracht, die durch ein oft mehrmaliges Umsteigen und Abwarten des Anschlusses entsteht. Das Durchfahren des ganzen Siedlungsgebietes in der Längsrichtung von 20 km nimmt also jetzt mindestens $1^3/_4$ Stunden, dasjenige in der Querrichtung von 9 km mindestens $^3/_4$ Stunden Zeit in Anspruch.

Es würde nun für das ganze Geschäftsleben von Stadt und Umgebung einen sehr großen Gewinn bedeuten, wenn diese Zeiten durch geeignete Schnellbahnverbindungen auf mindestens etwa die Hälfte herabgesetzt werden könnten.

Für die allgemeine Anordnung eines Schnellbahnnetzes in Dresden ist der Umstand besonders erschwerend, daß der breite, das gesamte Stadtgebiet in der Längsrichtung durchziehende Elbstrom selbst dann ein starkes Verkehrshindernis darstellt, wenn außer den 5 bestehenden Brücken auf der etwa 20 km langen Strecke innerhalb des jetzigen Verkehrsgebietes noch eine ganze Reihe der für später vorgesehenen weiteren Brücken erbaut werden sollte. Aus diesem Grunde wird man mit einer einzigen Schnellbahnlinie in der Längsrichtung nicht auskommen, sondern jedenfalls deren zwei anordnen müssen: auf jedem Ufer der Elbe eine. Das Schnellbahnnetz wird also die in Abb. 1 (Tafel II) angegebene allgemeine Anordnung haben müssen, da nach den Erfahrungen anderer Großstädte eine das ganze städtische Weichbild umziehende Rundbahn für absehbare Zeit nicht in Frage kommen kann.

Die vorhandenen Eisenbahnlinien (im Lageplan Tafel I mit ———·— angegeben) können dieser Bedingung im vollen Umfange nicht gerecht werden, selbst wenn die Eisenbahnverwaltung sich dazu entschließen sollte, den elektrischen Betrieb mit kurzfristiger Zugfolge auf ihren Linien einzuführen; denn für die Verbindung nach IV (siehe Abb. 1) ist überhaupt keine Eisenbahnlinie vorhanden und auch schwerlich in Zukunft herstellbar; die Eisenbahnlinie nach VI aber führt an den sehr ausgedehnten stark besiedelten östlichen Stadtteilen so weit vorbei, daß sie für diese als Stadtschnellbahn gar nicht in Betracht kommen kann. In der Richtung der übrigen Linien-Züge I—II, III und IV sind allerdings Eisenbahnlinien vorhanden. Diese durchqueren aber nicht die am dichtesten bevölkerten Stadtteile und reichen namentlich nicht bis in den innersten Stadtkern hinein. Das wird auch bei den bestehenden Eisenbahnen in den meisten anderen Großstädten nicht der Fall sein. Die Hauptaufgabe der Stadtschnellbahnen liegt

aber gerade darin, daß sie den innersten Stadtkern, in dem sich das Hauptgeschäftsleben abspielt, mit den Vorstädten und Vororten in unmittelbare Verbindung bringen, und daß sie in ihrem Verlauf die am dichtesten bewohnten Stadtgegenden durchziehen und in stark bevölkerten Vororten endigen, weil sie nur dann den Verkehrsbedürfnissen genügen können und weil nur in diesem Falle auf eine einigermaßen befriedigende Verzinsung der ganzen Anlage gerechnet werden darf. Man wird also von vornherein auf ein eigenes, von der Eisenbahn losgelöstes Stadtschnellbahnnetz kommen müssen, sowohl hier in Dresden, wie auch in den meisten übrigen Großstädten. Dieses Schnellbahnnetz beeinträchtigt keineswegs die Eisenbahn; es stellt vielmehr nur eine willkommene Ergänzung dieses Verkehrsmittels dar. Der Fremde, der fast ausnahmslos die in der nächsten Nähe der Bahnhöfe gelegenen Gasthöfe benutzt, und der Einheimische, der in der Nähe eines Bahnhofes wohnt, bedarf überhaupt keiner Schnellbahnverbindung. Für den weitaus größten Teil der in größerer Entfernung von den Bahnhöfen wohnenden einheimischen Bevölkerung sorgt aber bei gelegentlichen Reisen mit der Eisenbahn das engmaschige über die ganze Stadt gleichmäßig verteilte Straßenbahnnetz sehr viel besser, als die naturgemäß stets nur auf vereinzelte Richtungen angewiesene Stadtschnellbahn. Überdies ist für die Fernreisenden die Ersparnis von wenigen Minuten, die sie durch die Benutzung einer Schnellbahn gegenüber der Benutzung der Straßenbahn erzielen könnten, nur von geringer Bedeutung. Der Abfahrende muß ohnehin auf einem Großstadtbahnhofe lange Zeit vor Abfahrt des Zuges eintreffen, um sich einen günstigen Platz zu sichern und sein Gepäck zu besorgen; für den Ankommenden andererseits macht es wenig aus, ob er einige Minuten früher in seiner Wohnung eintrifft oder nicht. Dagegen ist es von größter Bedeutung, daß der Zeitaufwand für den alltäglichen, oft sogar mehrmals an einem Tage zurückzulegenden Weg zwischen Wohnung und Arbeitsstätte abgekürzt wird; denn hierbei ergibt sich wegen der häufigen Wiederholungen auch nur geringer Zeitersparnisse im ganzen ein sehr ins Gewicht fallender Zeitgewinn. Gegenüber der großen Zahl der Stadtreisenden ist die Zahl der Fernreisenden nur ein ganz geringer Bruchteil.

Diese Erwägungen führten dazu, die Frage des Stadtschnellbahnverkehrs durch die Einführung besonderer Verkehrsmittel selbständig für sich zu lösen und die Eisenbahn, die im allgemeinen ganz andere Aufgaben zu lösen hat, hierfür möglichst wenig in Anspruch zu nehmen. Freilich wird, wenn sich dies ohne übermäßige Schwierigkeiten erreichen läßt, die Berührung der Stadtschnellbahn mit den Hauptbahnhöfen von Vorteil sein. Bei den Vorschlägen für die Dresdener Stadtschnellbahn ließe sich dies wenigstens bei dem Bahnhof Dresden-Neustadt erzielen, auf dem sämtliche über Dresden-Neustadt fahrenden Fernzüge der wichtigsten Hauptlinien halten.

Bei dem in der allgemeinen Anordnung nach Abb. I vorgeschlagenen Stadtschnellbahnnetz lag nun zunächst der Gedanke nahe, drei durchlaufende Linien zu schaffen:

1. die Linie I—II;
2. die Linie III—IV;
3. die Linie V—VI.

Indessen ergibt sich bei näherer Betrachtung aus dieser Anordnung für die einzelnen Verbindungen die Notwendigkeit wiederholten Umsteigens, wodurch der Wert der Schnellbahnverbindungen sehr wesentlich herabgesetzt wird. Es ist daher eine Anordnung nach Abb. 2 vorgeschlagen worden, bei der die beiden Hauptverkehrsmittelpunkte der Stadt auf dem linksseitigen (A) und rechtsseitigen Flußufer (B) von jeder Stelle des Stadtgebietes aus ohne Umsteigen erreicht werden können und bei der auch für die übrigen Linien höchstens ein einmaliges, keinesfalls aber ein wiederholtes Umsteigen nötig ist. Allerdings erfordert die Anordnung II zwischen den beiden 900 m voneinander entfernten Hauptverkehrsmittelpunkten A und B 3 zweigleisige Bahnlinien nebeneinander, verbunden mit einer dreimaligen Durchquerung der Elbe, während bei der Anordnung I eine einzige doppelgleisige Linie, verbunden mit einer einmaligen Durchquerung der Elbe genügen würde. Dieser Nachteil ist aber nicht sehr in die Wagschale fallend, wie weiter unten näher dargelegt werden wird.

Wenn man von Stadtschnellbahnen spricht, denkt man wohl zunächst entweder an „Untergrundbahnen“, die dann möglichst unmittelbar unter dem Straßenpflaster liegen („Unterpflasterbahnen“), oder an „Hochbahnen“, die zumeist „Standbahnen“ sind, in Einzelfällen auch „Schwebebahnen“. Bei diesen Standbahnen laufen die Schnellbahnwagen auf einem gewöhnlichen Eisenbahngleise, das in der Regel von einer auf einzelnen Pfeilern ruhenden Eisenkonstruktion getragen wird; bei den „Schwebebahnen“ hängen die Schnellbahnwagen an Motoren, die auf einem Schienengestänge laufen, das von einzelnen Stützpfeilern gehalten wird.

Beide Bauarten, die Unterpflasterbahn und die Hochbahn, erfordern außerordentlich hohe Baukosten; man wird diese nach den vor dem Kriege geltenden Preisen für das Kilometer annehmen können[1]) zu 2,2 bis 3 Mill. Mk. für die Hochbahn und zu 2,5 bis 10 Mill. Mk. für die Untergrundbahn.

Würde man auch nur den niedrigsten Einheitssatz von 2,5 Millionen für Dresden zugrunde legen, so würde das oben besprochene zunächst erforderliche Netz mit seinen $20 \cdot 2 + 9 =$ rund 50 km mindestens 125 Mill. Mk. kosten, wahrscheinlich aber noch sehr viel mehr.

Da sich die als Unterpflasterbahn oder als Hochbahn erbauten „Stadtschnellbahnen“ selbst in den Weltstädten mit ihrem außerordentlich starken Verkehr kaum verzinsen, so kann von der Anwendung dieses Verkehrsmittels für das ganze Dresdener Schnellbahnnetz oder auch nur für einen großen Teil desselben von vornherein gar keine Rede sein. Andererseits aber ergibt sich für den Stadtpersonenverkehr ein ins Gewicht fallender Zeitgewinn den Straßenbahnen gegenüber erst dann, wenn mit der Schnellbahn größere Strecken zurückgelegt werden können. Deshalb würde sich für den besonders verkehrsreichen Stadtkern allein, der bei Dresden verhältnismäßig klein ist, eine Schnellbahn überhaupt nicht lohnen; sie müßte denn an der Grenze des Stadtkernes an ein anderes schnellfahrendes Verkehrsmittel anschließen, das bis in die entferntesten Vororte hinausgeführt wird.

Nun ist diese letztere Frage in anderen Großstädten mehrfach so gelöst worden, daß man die Schnellbahnen

[1]) Siehe Prof. Dr.-Ing. Giese, verkehrstechnischer Oberbeamter des Verbandes Groß-Berlin, „Die Reisegeschwindigkeiten von Schnellbahnen, Straßenbahnen und schnellfahrenden Straßenbahnen.“ Berlin 1916, Hofbuchdruckerei W. Moser, Seite 77, Anmerkung.

auf den mehr außerhalb gelegenen Strecken in Einschnitten oder auf Straßenanschüttungen laufen ließ („Einschnittbahn" oder „Dammbahn"). Diese Anordnung verbilligt die Kosten für das Kilometer zwar auf etwa 1,5 Mill. Mk. (siehe Giese a. a. O.). Aber auch diese Kosten wären, wenn die Schnellbahnstrecken in ihrer ganzen Ausdehnung nach dieser Bauart eingerichtet werden würden, für die Dresdener Verhältnisse noch viel zu hoch, denn sie würden bei 50 km immer noch etwa 75 Millionen betragen. Überdies erfordern, wie in dem Entwurf für Groß-Dresden durch eingehende Zeichnungen nachgewiesen wurde, die „Einschnittbahnen" sowie die „Dammbahnen" einen Straßenstreifen von 12,0 bis 14,5 m Breite. Derartig breite Straßen, daß man ihnen einen 12 bis 14,5 m breiten Streifen entziehen und allein dem Schnellbahnverkehr zuweisen kann, gibt es nur ganz ausnahmsweise in den Vorstädten und wohl auch kaum in den meisten anderen Großstädten. Neue entsprechend breite Straßen wären aber bei der bereits vorhandenen Bebauung der Vororte nur in seltenen Fällen herstellbar. Die Einschnittbahnen oder die Dammbahnen werden hier also, ganz abgesehen von den viel zu hohen Anlagekosten, schon deshalb nicht angewendet werden können, weil das hierzu erforderliche Straßengelände sich nur auf vereinzelten Strecken gewinnen lassen würde, ganz abgesehen davon, daß sie — namentlich die Dammbahn — das Straßenbild arg beeinträchtigen.

Wohl aber käme eine Anordnung in Betracht, die von Giese (a. a. O.) mit „Schnellstraßenbahn" bezeichnet wird und die schon in vielen Fällen sich sehr gut bewährt hat. Es sind dies elektrisch angetriebene Straßenbahnen mit sehr schnell fahrenden Wagen, die zwar ebenfalls auf besonderen, von dem übrigen Verkehr unbenutzbaren Straßenstreifen laufen, aber in gleicher Höhe wie die übrigen Straßen. Deshalb würde also diese Schnellstraßenbahn an den Straßenkreuzungen im Straßenpflaster liegen, wie die gewöhnlichen Straßenbahnen. Das ist dann nicht bedenklich, wenn an einem solchen Kreuzungspunkte eine Haltestelle der Straßenschnellbahn angeordnet werden kann; denn der Wagenzug der Bahn kommt hier mit geringer Endgeschwindigkeit an und fährt auch mit geringer Anfangsgeschwindigkeit wieder ab; die Wahrscheinlichkeit, daß sich Gefahren für den gewöhnlichen Straßenverkehr oder für den Bahnverkehr ergeben, ist also an diesen Punkten jedenfalls nicht größer als bei jeder gewöhnlichen im Pflaster liegenden Straßenbahn auf deren ganzer Strecke. Machen sich aber Straßenkreuzungen zwischen je zwei benachbarten Haltestellen nötig, dann müßte allerdings die Schnellbahn unter Anwendung von Futtermauern so weit in den Straßenkörper eingeschnitten werden, daß sie, unter gleichzeitiger Anhebung der kreuzenden Straße bis zu einem zulässigen Maße, unter dieser hindurchgeführt wird. Indessen werden, worauf im weiteren noch näher eingegangen werden wird, diese Ausnahmefälle nicht allzu häufig vorkommen. Es verbleiben also als Gefahrenpunkte lediglich die Straßenkreuzungen an den Haltestellen der Schnellstraßenbahn bestehen. Deshalb ist eine derartig eingerichtete Schnellstraßenbahn, im ganzen genommen, jedenfalls weniger gefährlich als die gewöhnliche auch zwischen ihren Haltepunkten im Straßenpflaster liegende Straßenbahn, obgleich sie eine ganz bedeutend größere Streckengeschwindigkeit entwickelt als diese. Auch sei darauf hingewiesen, daß sich die Bevölkerung sogar mit dem Automobilverkehr abgefunden hat, der nicht einmal auf bestimmte Richtungslinien angewiesen ist wie die Straßenbahnen durch ihre Gleise, und der oft — sei es nun berechtigt oder unberechtigt — mit noch größeren Geschwindigkeiten Straßen und Plätze durcheilt.

Wie bereits erwähnt, bestehen schon jetzt Schnellstraßenbahnen, die bei einer Streckenhöchstgeschwindigkeit von 30 km in der Stunde und bei einem durchschnittlichen Haltestellenabstand von 500 m eine Reisegeschwindigkeit von 21,3 km in der Stunde entwickeln; das ist nahezu ebensoviel wie die Reisegeschwindigkeit der Berliner Untergrund- oder Hochbahn. In einzelnen Fällen wurden auf derartigen Schnellstraßenbahnen bei den angegebenen Streckenhöchstgeschwindigkeiten und Haltestellenabständen nach zahlreichen Beobachtungen Dr. Gieses (a. a. O. Seite 66 u. 77) sogar Reisegeschwindigkeiten von 25,3 km in der Stunde erreicht.

Da die Höchstgeschwindigkeit bei genügendem Haltestellenabstand unschwer auf 35 km und auch noch mehr gesteigert werden könnte[1]), so darf mit Bestimmtheit darauf gerechnet werden, daß die Reisegeschwindigkeit der Schnellstraßenbahnen sich allgemein auf 25 km für die Stunde erhöhen läßt, womit sie dann die jetzige Reisegeschwindigkeit der Berliner Schnellbahn sogar übertreffen und nahezu an die Reisegeschwindigkeit der Hamburger Hochbahn heranreichen, die wegen des großen mittleren Haltestellenabstandes von rund 800 m 28 km in der Stunde beträgt (siehe Giese a. a. O. Seite 77).

Eine Schnellstraßenbahn könnte also in Dresden die jetzt mit der Straßenbahn erreichbare Reisegeschwindigkeit auf mindestens das Doppelte erhöhen.

Die Baukosten der Schnellstraßenbahn (einschließlich Oberleitungsanlagen) sind (ebenfalls nach den vor dem Kriege üblichen Preisen) mit etwa 120000 Mk. je Kilometer zu veranschlagen, also mit 8% der Damm- oder Einschnittbahn, mit 4,0 bis 5,5% der Hochbahn und mit nur 1,2 bis 4,8% der Unterpflasterbahn (siehe Giese a. a. O. Seite 77).

Die reinen Betriebskosten — ganz abgesehen von den geringeren Ausgaben für Verzinsung und Tilgung der Baukosten — werden sehr viel niedriger sein als bei den bisher üblichen Untergrundbahnen, Damm-, Einschnitt- oder Schwebebahnen, da die Bedienung der Haltestellen fortfällt.

Die laufenden Ausgaben für eine Schnellstraßenbahn werden sogar geringer sein als diejenigen einer gewöhnlichen in Pflaster eingebetteten Straßenbahn, sofern, was in vielen Fällen geschieht, die Pflasterkosten für die Gleiszone bis 0,5 m neben den äußersten Schienen der Straßenbahn zur Last gelegt werden; denn die für die Schnellstraßenbahn allein bereitgestellten Streifen brauchen selbstverständlich nicht gepflastert zu werden; sie können vielmehr nur mit Kies oder noch besser mit Rasen belegt werden; zudem wird auch das Schienengestänge mit seinen Unterlagen, die aus Querschwellen gebildet werden können, einfacher und billiger. Die Schnellstraßenbahnen lassen sich also mit verhältnismäßig geringen Mitteln herstellen und unterhalten[2]).

[1]) Dr.-Ing. Roth hält in seiner Schrift „Die Verkehrsabwicklung auf Plätzen und Straßenkreuzungen" (Halle a. d. S. 1913) sogar eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km für zulässig.

[2]) Nach Giese a. a. O. Seite 48 kann man annehmen, daß die Unterhaltungskosten bei Straßenbahnen mit ihrem durch Kies oder Rasen befestigten Bahnkörper nur den dritten Teil der Unterhaltungskosten für die im Straßenpflaster liegenden Straßenbahnen erfordern.

Es gilt nun zunächst die Frage zu prüfen, welche Straßenbreiten bei Einführung der Schnellstraßenbahn erforderlich sind, und ob es gelingt, diese Straßenbreiten zur Verfügung zu stellen.

Der Bahnkörper für die Schnellstraßenbahn wird nach Abb. 3 (Tafel II) mit 9 m Breite reichlich bemessen sein (in der Paulsborner Straße in Berlin-Wilmersdorf ist dieses Maß sogar nur 8 m).

Der Regel nach müßte an den der Schnellstraßenbahn zur alleinigen Benutzung überwiesenen, mit Bordsteinen eingefaßten Bahnkörper beiderseitig je eine nach beiden Verkehrsrichtungen hin benutzbare Fahrbahn für den gewöhnlichen Verkehr angrenzen, damit die Anfahrt zu den Häusern gewährleistet wird. Für jede der beiden angrenzenden Fahrbahnen wird eine Breite von 5,5 m selbst für großstädtische Verhältnisse, bei denen auch der Automobilverkehr eine hervorragende Rolle spielt, vollauf genügen, wie zahlreiche Beispiele sehr verkehrsreicher Straßen bestätigen (Zehlendorfer Straße in Berlin-Lichterfelde, Hundekehlenstraße in Schmargendorf; in Chemnitz hat sich sogar eine Breite der beiderseitigen Fahrbahnen von nur je 4,5 m bei ganz außerordentlich starkem großstädtischen Verkehr in jahrelangem Betriebe vollauf bewährt). Es wurde daher für Groß-Dresden als Regelquerschnitt eines mit einer Schnellstraßenbahn zu belegenden Straßenzuges die in Abb. 3 dargestellte Anordnung mit einer Gesamtbreite von 26 m vorgeschlagen. Man würde sogar für diejenigen kürzeren Straßenstrecken, auf denen keine Haltestellen für die Schnellstraßenbahn nach Abb. 4 (Tafel II) angelegt zu werden brauchen, bei denen also die beiden je 1,7 m breiten Bahnsteige fortfallen, nach Abb. 6 (Tafel II) ausnahmsweise mit einer Gesamtstraßenbreite von 21 m auskommen.

Während nun in den Außenbezirken neben der Schnellstraßenbahn eine besondere gewöhnliche Straßenbahnlinie nicht mehr erforderlich sein wird, da diese hier durch die Schnellstraßenbahn ersetzt wird, so wird in den inneren Stadtbezirken doch zuweilen der Fall eintreten, daß neben der Schnellstraßenbahn auf kurze Strecken noch eine gewöhnliche Straßenbahn beizubehalten oder neu anzulegen ist. In diesen seltenen Fällen müßte die erforderliche Gesamtstraßenbreite nach Abb. 5 (Tafel II) auf 30 m erhöht werden. Würde sich noch eine besondere Fahrbahn für den Kraftwagenverkehr (Automobil-Straße) auf einzelnen Strecken erforderlich machen, so müßte die Gesamtstraßenbreite noch um weitere 6 bis 8 m vergrößert werden. In dem vorliegenden Falle wird dies nicht erforderlich sein, denn nach den Vorschlägen für Groß-Dresden sollen die besonderen Automobil-Straßen, die vorzugsweise für den Fernverkehr nach Berlin und Leipzig sowie nach der Sächsischen Schweiz und weiter nach Böhmen in Betracht kommen, meist in unmittelbarer Nähe der Elbe abseits von der Schnellbahnlinie verlaufen, da hier die störenden Kreuzungen mit anderen Straßen am besten sich vermeiden lassen.

Eine für die sämtlichen vorgeschlagenen Schnellstraßenbahnlinien durchgeführte Untersuchung hat nun ergeben, daß in den Außenbezirken von Groß-Dresden bei denjenigen Straßenzügen, die eine Schnellstraßenbahnlinie erhalten sollen, die oben berechneten Breiten entweder im allgemeinen bereits vorhanden sind oder durch Hinzunahme der Vorgärten, also ohne besonders große Schwierigkeiten sich erreichen lassen. Nur in ganz vereinzelten Fällen würde es sich um die Beseitigung einzelner vorhandener, meist minderwertiger Häuser handeln.

Die erforderlichen Straßenbreiten sind aber nicht vorhanden und auch nicht zu erreichen im Stadtkern selbst, der allerdings in Dresden im Vergleich mit anderen Großstädten eine verhältnismäßig nur geringe Ausdehnung hat. Für diese Strecken, deren Gesamtlänge zu rund 8 km ermittelt wurde (in dem Lageplan mit — — — — — Linie angegeben), bleibt also nur die Anwendung von Untergrundbahnen, d. h. im besonderen von Unterpflasterbahnen übrig, da Hochbahnen im Dresdener Stadtkern überhaupt nicht anwendbar sind.

Bisher wurden nun Untergrundbahnen regelmäßig so eingerichtet, daß die Bahnsteige etwa 80 cm über Schienenoberkante liegen, damit zwischen Bahnsteig und Wagenfußboden nur ein etwa 10 bis 15 cm hoher Auftritt zu überwinden ist, wodurch ein möglichst schnelles und bequemes Ein- und Aussteigen ermöglicht wird. Bei der Schnellstraßenbahn aber, deren Schienen in der Höhe der Straße liegen, kann es sich nur um Ein- und Aussteigestellen handeln, die um etwa 17 cm gegen die übrigen Straßenflächen oder die Schienenoberkante erhöht sind, die sich also noch um mehr als 60 cm unter der Fußbodenhöhe eines gewöhnlichen Straßenbahnwagens befinden. Unter Beibehaltung dieser Anordnung könnte man also nicht ohne weiteres die Wagen der üblichen Untergrundbahnen auf den Straßen und umgekehrt die Wagen der Schnellstraßenbahn nicht auf den Untergrundbahnstrecken mit hohen Bahnsteigen verkehren lassen. Versuche, die z. B. in Buenos-Aires durch die Anordnung besonderer Wageneingänge oder durch bewegliche herunter- und heraufklappbare Treppenanlagen gemacht sind, um die Wagen der Untergrundbahn auch für die Fahrt in Straßenhöhe brauchbar zu machen, haben kein befriedigendes Ergebnis gehabt. Es galt daher bisher allgemein als eine Notwendigkeit, die Untergrundbahn und die Schnellstraßenbahn mit besonderen Wagen für sich getrennt zu betreiben und einen Übergang von dem einen Betriebsmittel auf das andere durch Umsteigen bewirken zu lassen. Das ist gewiß dort nicht allzu bedenklich, wo es sich, wie wohl in fast allen Weltstädten, bei den Schnellbahnen nicht nur um sehr lange oberirdische Außenstrecken, sondern auch um sehr lange Untergrundbahnstrecken mit vielen Haltestellen handelt.

Hier in Dresden — und das wird auch wohl bei anderen Städten ähnlicher Größe der Fall sein — liegen aber die Verhältnisse anders. Hier handelt es sich für zwei unterirdische Durchgangsstrecken um nur je 4 und für die dritte Durchgangsstrecke um nur 5 Haltestellen, so daß sich ein eigener Untergrundbahnbetrieb nicht lohnen würde; denn diese geringe Zahl von 13 unterirdischen Haltestellen spielt gegenüber der sehr großen Gesamtzahl der oberirdischen Haltestellen (schon etwa 110 nur in den zunächst zu betrachtenden Strecken von etwa 50 km Gesamtlänge) keine irgendwie wesentliche Rolle. Es mußte hier vielmehr unter allen Umständen erreicht werden, daß ein unmittelbarer Übergang der Wagen von der unterirdischen Strecke auf die oberirdische, und umgekehrt, stattfindet und daß der Aufenthalt und die Unbequemlichkeiten, die mit einem Wechsel der Verkehrsmittel durch Umsteigen verbunden sind, vermieden werden.

Dies glaubt der Verfasser dadurch erreichen zu können, daß bei der Schnellstraßenbahn, etwa nach Art der auf der

Strecke Bonn—Godesberg seit mehreren Jahren im Betriebe befindlichen oberirdischen Schnellbahn, der Wagenfußboden in dem mittleren Teile des Wagens, in dem sich die Türöffnungen zum Ein- und Aussteigen befinden, bis auf 30 cm über Schienenoberkante abgesenkt wird. (Abb. 7, Taf. II.) Diese Absenkung des mittleren Wagenteiles bietet keine Konstruktionsschwierigkeiten, da die Seitenwände nach Art der neuen D-Zug-Wagen in ihrer ganzen Höhe als Gitterträger ausgebildet sind und nicht nur auf einem einzigen unteren Längsträger aufruhen[1]).

Da der Bahnsteig bei den Schnellstraßenbahnen, wie oben bereits ausgeführt wurde, 17 cm höher liegt als Schienenoberkante, so wäre also nur ein Auftritt von 30 — 17 = 13 cm zu überwinden. Diese Auftrittshöhe entspricht der bei Untergrundbahnen üblichen; das Ein- und Aussteigen vollzieht sich also ebenso leicht und schnell wie bei diesen. Nachdem die Fahrgäste in den tiefliegenden Teil des Wagens hineingelangt sind, können sie sich in voller Muße während der Fahrt auch in den höher gelegenen Wagenteilen einen Platz aussuchen, wobei sie die im Wagen angeordneten bequemen Treppen benutzen. Ebenso können sie rechtzeitig vor dem Aussteigen während der Fahrt den tiefer gelegenen Wagenteil wieder aufsuchen. Diese Innentreppen bilden, wie der Verfasser auf der Schnellbahn Bonn—Godesberg beobachtet hat, durchaus keine irgendwie wesentliche Erschwerung.

Man könnte also in Dresden die vorgeschlagene Schnellbahn durch den Stadtkern unterirdisch hindurchführen, zwar nicht in der Bauart der bisherigen Untergrundbahnen, wohl aber als Schnellstraßenbahn unter Beibehaltung ihrer Betriebsmittel und unter Anordnung gleichartiger Einsteigestellen auf allen unterirdischen wie oberirdischen Strecken, also mit tiefgelegenen Bahnsteigen.

Da die Straßenschnellbahn in Rücksicht auf die oberirdischen Strecken lang ausladende Stromabnehmer erhalten muß, wie sie bei den gewöhnlichen Straßenbahnen nötig sind, muß die lichte Höhe der Tunnel allerdings um etwa 50 cm größer gewählt werden als bei den bisher üblichen Untergrundbahnen. Die dadurch bedingte Tieferlegung der Tunnelsohle hat nun zwar eine gewisse Verteuerung des Tunnels im Gefolge, da sich die Ausschachtungsarbeiten entsprechend vergrößern und da unter Umständen ferner auch eine Verteuerung in der Wasserhaltung und in der notwendigen Umlegung vorhandener unterirdischer Versorgungsleitungen eintritt. Die hierdurch erwachsenden Mehrkosten und Schwierigkeiten sind aber, wie eingehende hier nicht weiter zu behandelnde Untersuchungen bei der Planung für Groß-Dresden ergeben haben, nur verhältnismäßig gering. Das gleiche dürfte der Regel nach auch wohl für andere Groß-Städte zutreffen.

Die wichtige Voraussetzung für die Durchführbarkeit einer oberirdischen Schnellbahn bildet die Forderung, daß die gegenseitige Entfernung ihrer Haltestellen, an denen allein eine Kreuzung mit anderen Straßenzügen zulässig ist, nicht geringer wird als etwa 500 m, da nur dann die erforderliche Reisegeschwindigkeit von etwa 25 km pro Stunde erreicht werden kann. Das bedingt also die ununterbrochene Fortführung des Bahnkörpers auf diesen Mindestlängen und damit innerhalb dieser Strecken den Fortfall jeder Kreuzung mit anderen Straßenzügen in Schienenhöhe.

In den Vorschlägen für Groß-Dresden ist es im allgemeinen ohne größere Schwierigkeiten gelungen, dieser Forderung auf den sämtlichen Außenlinien gerecht zu werden. Denn die daraufhin angestellten Untersuchungen haben, was auf den ersten Blick vielleicht überraschen könnte, in der Tat ergeben, daß die Verkehrsknotenpunkte, an denen Durchquerungen der Schnellstraßenbahnlinien durch andere Verkehrsstraßen vorhanden sind und beibehalten werden müssen, meist eine gegenseitige Entfernung von wenigstens 500 m haben. In vielen Fällen war es möglich, den Ortskern vorhandener Außenorte, der zumeist ein engmaschiges Straßennetz aufweist, durch die Linienführung der Schnellbahn zu umgehen. In anderen Fällen kann man die Bebauungspläne für die noch gar nicht oder nur spärlich besiedelten Außengebiete so aufstellen oder umgestalten, daß sie dieser Forderung, die Hauptstraße nur in größeren Abständen durch Querstraßen zu durchschneiden, ohne Schädigung sonstiger Verkehrsbedürfnisse Rechnung tragen.

In der Nähe der Stadt und in dem Stadtgebiet selbst, soweit hier die Schnellbahn nicht als Unterpflasterbahn angelegt wird, werden allerdings in einer ganzen Reihe von Fällen Querstraßen in kürzeren Abständen als 500 m durch die Schnellbahnstrecke hindurchzuführen sein. An diesen Stellen muß, wie oben schon erwähnt wurde, die Straßenschnellbahn unter der kreuzenden, wenn möglich etwas anzuhebenden Straße unterdükert werden, wobei der in das Gelände einzuschneidende Bahnkörper beiderseitig durch Futtermauern begrenzt wird. Vielfach wird aber auch die Durchführung des Personenverkehrs allein genügen. Dabei wird die Unterführung des Fußgängerverkehrs unter der Schnellbahnlinie hindurch mittels Tunnels derjenigen mittelst oberirdischer Treppenanlagen vorzuziehen sein, da diese letzteren eine größere verlorene Steigung bedingen und überdies das Straßenbild verunzieren würden. —

Zweck und Ziel dieser Abhandlung erfordert nicht ein noch näheres Eingehen auf die örtlichen Einzelheiten der Planung; dies erscheint übrigens auch in Rücksicht auf den gegenwärtigen Stand der ganzen Angelegenheit nicht erwünscht, wie eingangs schon hervorgehoben wurde. Mitgeteilt sei nur noch die vorgeschlagene allgemeine Anordnung des Querschnitts der Untergrundbahn auf der freien Strecke (Abb. 12, Tafel III), auf einer gewöhnlichen Haltestelle (Abb. 13, Tafel III), sowie die allgemeine Einrichtung der Untergrundbahnhöfe an den Hauptverkehrsmittelpunkten A auf dem linken Elbufer (Abb. 8 u. 9, Tafel III) und B auf dem rechten Elbufer (Abb. 10 u. 11, Tafel III). Ferner sei erwähnt, daß die Schnellbahnlinie in dem engen Weißeritztal streckenweise über dem Weißeritzfluß selbst angelegt werden soll, indem man das Bahngestänge durch schräg gerichtete Pfeiler oder Streben gegen die beiderseitigen Ufermauern abstützt.

Dagegen soll schließlich noch etwas näher auf die vorgeschlagene dreimalige Durchquerung der Elbe eingegangen werden, die sich dadurch notwendig macht, daß bei den sämtlichen durchgehenden Schnellbahnlinien aus Gründen der Betriebssicherheit jedwede Weichenanlagen und alle Kreuzungen in Schienenhöhe grundsätzlich zu vermeiden sind.

[1]) Siehe Regierungsbaumeister W. Rudolph „Beiträge zur Entwicklung des Baues eiserner Personenwagen in Deutschland", Berlin 1916, Verlag von F. C. Glaser.

Für die Durchquerung der Elbe durch drei unmittelbar nebeneinanderliegende je zweigleisige Tunnelstrecken wird voraussichtlich in erster Linie das vom Ingenieur der Firma Philipp Holzmann & Co., Herrn A. Haag, ausgebildete Verfahren anzuwenden sein[1]). Eingehende Besprechungen des Verfassers mit diesem bewährten Fachmanne haben ergeben, daß es sich bei der Anlage von drei doppelgleisigen Tunnels nebeneinander an Stelle eines einzigen zweigleisigen um höchstens 1 Mill. Mk. Mehrkosten handeln kann (nach dem vor dem Kriege üblichen Preise gerechnet). Hierbei ist noch nicht in Ansatz gebracht, daß die zweite und dritte Ausführung der gleichen Anordnung wesentlich billiger ausfallen wird als die erste Ausführung, da dieselben Einrichtungen (Vortriebsschild usw.) mehrmals benutzt werden können, und da sowohl die Handwerker wie die Arbeiter besser auf den besonderen Fall eingearbeitet sind. Zu den Mehrkosten von 1 Mill. Mk. treten noch hinzu die Kosten für die zweite und dritte Verbindungslinie zwischen A und B von je 0,9 km Länge mit 2,5 Mill. Mk. je Kilometer, also mit $2 \cdot 0{,}9 \cdot 2{,}5 = 4{,}5$ Mill. Mk. Die Summe von $1{,}0 + 4{,}5 = 5{,}5$ Mill. Mark darf aber angesichts der außerordentlich großen Betriebsvorteile und angesichts der hohen Gesamtkosten, von denen nach den Preisen der Vorkriegszeiten allein auf die Untergrundbahnstrecken ein Betrag von mindestens 20 Mill. Mk. entfällt, keine ausschlaggebende Rolle spielen.

Erwähnt sei schließlich noch, daß bei der nach Abb. 2 vorgeschlagenen Linienführung die erforderlichen Kreuzungen der einzelnen Tunnelstrecken an beiden Flußufern, bei der einzelne Bahnlinien entweder untereinander hindurch oder übereinander hinweggeführt werden müssen, ohne besondere Schwierigkeiten erreichbar sind, wie dies durch eingehende Untersuchungen nachgewiesen wurde. — —

Über die vorstehenden Ausführungen sei zusammenfassend bemerkt, daß die Vorschläge für die Lösung der Groß-Dresdener Schnellbahnfrage in zwei Hauptpunkten eigenartig sind:

1. Die schon anderwärts für Außengebiete im oberirdischen Betriebe mehrfach bewährte Schnellstraßenbahn soll hier auf längere Strecken auch als Unterpflasterbahn betrieben werden, und zwar im ganzen Stadtkern. Die Wagen der Schnellstraßenbahn erhalten dabei eine gleichfalls anderwärts im oberirdischen Betriebe bereits bewährte so starke Absenkung ihres Mittelteiles, daß sie eben so schnell und bequem bestiegen und verlassen werden können wie die für Untergrundbahnen üblichen Wagen.

   Die vorgeschlagene Lösung stellt also eine bisher noch nicht angewandte einheitliche Zusammenfassung einer oberirdischen in Straßenhöhe angelegten Schnellbahn mit einer Untergrundbahn dar, bei der die gleichen durchlaufenden Betriebsmittel verwendet werden.
2. Auf einer allerdings verhältnismäßig nur sehr kurzen Strecke von 900 m zur Verbindung der beiden Hauptverkehrsmittelpunkte werden drei je zweigleisige Untergrundbahnstrecken nebeneinander angelegt, wodurch die beiden Hauptverkehrsmittelpunkte von allen Stadtteilen aus ohne Umsteigen erreichbar sind, nur für einige weniger wichtige Verkehrsrichtungen ein einmaliges Umsteigen erforderlich wird, ein mehrmaliges Umsteigen aber mit der dadurch herbeigeführten Unbequemlichkeit und Verzögerung gänzlich fortfällt. — —

Die Frage, ob für Groß-Dresden eine Stadtschnellbahn — sei es nach dem vorbesprochenen Entwurfe des Verfassers oder in ähnlicher Weise — in absehbarer Zeit oder erst in einer fernen Zukunft tatsächlich ausgeführt werden wird, läßt sich heute natürlich noch gar nicht beantworten. Immerhin wäre eine baldige grundsätzliche Entscheidung über die Stadtschnellbahnfrage nicht nur für Dresden, sondern auch für andere Großstädte sicherlich dringend erwünscht, da eine derartige Planung unter allen Umständen eine ganze Reihe schon gegenwärtig lebenswichtiger städtebaulicher Maßregeln in hohem Maße beeinflußt. Zu diesen Maßregeln sind in erster Linie zu zählen:

a) die Aufstellung von Bebauungsplänen für noch nicht besiedelte Außengebiete und die Neubearbeitung bereits beschlossener Bebauungspläne;
b) die fluchtlinienmäßige Breitenfestsetzung und die Querschnittausgestaltung aller für eine Stadtschnellbahn etwa in Betracht kommender Straßenzüge;
c) die Art und die Linienführung von neuen, sowie der Umbau von bestehenden Straßenbahnen;
d) die Neuanlage sowie der Umbau von Entwässerungskanälen und Versorgungsleitungen aller Art.

[1]) Siehe die Schrift A. Haags über „Grundzüge des Unterwassertunnelbaues“. Berlin 1916, Verlag von Julius Springer.

ZWEI BEBAUUNGSPLÄNE.

Von Stadtbaurat H. HUSSONG, Kaiserslautern. Hierzu die Tafeln 5—8.

1. Generalbaulinienplan der Stadt Germersheim (Pfalz).

Die Festung Germersheim erfuhr während des Krieges in ihrer Kernumwallung weitgehende Veränderungen. Diese Veränderungen veranlaßten die Verwaltung der Stadt, für eine Erweiterung über die Kernumwallung hinaus einen Generalbaulinienplan aufstellen zu lassen. Nach langwierigen Verhandlungen namentlich mit den Militärbehörden konnte der Plan gegen Ende des Krieges fertiggestellt werden. Der unglückliche Kriegsausgang macht Änderungen an dem Plane nicht notwendig; nur wird sich die Erfüllung mancher Hoffnungen und Wünsche, die das Projekt beeinflußt haben, hinausschieben, bis wieder bessere Zeiten gekommen sein werden.

I. Allgemeine Erläuterungen.

Geschichtliches. Die Stadt Germersheim verdankt ihre Bedeutung ihrer Lage am Rhein. Schon frühe wechselte hier gerne das Kriegsvolk die Rheinufer. Es braucht daher nicht wunderzunehmen, daß diese Stelle der Schau-



Abb. 1. Germersheim. Stadtbild 15.

platz zahlloser Kämpfe und diese wiederum für die Bewohner eine Quelle ständiger Kriegsnot waren. Im Mittelalter hatte sich die Stadt, wie andere Städte und Ortschaften in jener Zeit, zu ihrem Schutze umwehrt mit starken Mauern, die nach Merians Stadtbild in der Topographie der Pfalz aus dem Jahre 1645 von stattlichem Umfang gewesen sein müssen. Die mittelalterlichen Befestigungen sind frühe zugrunde gegangen. Nach ihnen sah die Stadt namentlich in den Kämpfen mit Franzosen in ihrer Gemarkung starke, aber unständige Feldbefestigungen. Wohl hatte Vauban gegen Ende des 17. Jahrhunderts den Plan, — die Zukunft Germersheims gewissermaßen vorausahnend — diesen Rheinübergang als starke Festung auszubauen; allein er drang mit seinen Ideen nicht durch. Erst später nach Beendigung der Freiheitskriege, zu Anfang des vorigen Jahrhunderts, wurde das Vauban'sche Projekt wieder aufgegriffen und die Stadt Germersheim zur Festung bestimmt: als Stromsperre und Brückenkopf am Rhein. Der Festungsbau begann im Jahre 1832 und wurde zu Ende geführt im Jahre 1855. Die Festung gab der Stadt ihr Gepräge. Von Nutzen war aber die Festungseigenschaft für die Stadt nicht. In der Zeit, als nach 1870/71 die Gemeinwesen im Reiche einen mächtigen Aufschwung nahmen, war es Germersheim versagt, an der allgemeinen Entwicklung teilzunehmen, da es ihm infolge der Rayonbeschränkungen unmöglich gemacht war, über seine Festungsgrenzen hinauszuwachsen. Erst unmittelbar vor dem Kriege wurden die Fesseln gelockert: der innere Ring wurde als Festungsbestandteil aufgegeben und die Rayongrenze um ein beträchtliches Stück hinausgeschoben. Heute sind auch die letzten Beschränkungen beseitigt, da Germersheim nicht mehr Festung sein darf. Der dadurch bedingte vollständige Wegfall der Rayongrenze vermag den Generalbaulinienplan nicht zu beeinflussen, da dieser Plan nicht über jene Grenze hinausgehen sollte.

Lage der Stadt. Germersheim liegt unter 49° 13′ nördl. Breite und 8° 22′ östl. Länge (von Greenwich) auf einer Höhe von 106,707 über Normalnull. Der größte Teil der Stadt erhebt sich um 10—14 m über den mittleren Wasserstand des Rheins, der in einer Entfernung von 600 m an der Stadt vorbeifließt.

Bevölkerung. Die Bevölkerung zählte im Jahre 1875: 6455 Personen, im Jahre 1910: 5838 Personen, also eine Bevölkerungsabnahme: die Folge der früheren Rayonbeschränkungen.

Plan und Bild des heutigen Bestandes der Stadt. Der heutige Bestand der Stadt läßt sich in zwei Hälften teilen: die nördliche Altstadt und die südliche Neustadt.

Die Altstadt zeigt den typischen Charakter mittelalterlicher Stadtbildungen: gewundene und gebrochene Straßen, Gebäudevor- und Rücksprünge, Straßenverengungen und -erweiterungen.

Von der Altstadt hebt sich scharf ab die planmäßig ausgebaute Neustadt. Der Baukondukteur Dyk hatte als Vorstand der Zivilbaubehörde im Jahre 1834 den Plan für die Neustadt entworfen und hierzu eine Bauordnung aufgestellt. Die Straßen schneiden sich meist rechtwinklig, die Baublöcke haben strenge, reguläre Form. Die Regelmäßigkeit hat auch nicht eine Spur von Schematismus; die Straßenbilder sind vielmehr bei aller Anspruchslosigkeit von guter, freundlicher Wirkung. Die Tradition des Baukondukteurs Dyk darf daher auf eine Fortsetzung ihres Systems Anspruch machen umsomehr, als diese Form der Planung den heutigen, städtebaulichen Bedürfnissen am besten entspricht.

Erweiterung der Stadt. So gut die Vergangenheit für die äußere Form: für das Kleid zum Körper, Richtung zu geben vermochte, so wenig ließ sie Schlüsse zu auf die künftige Entwicklung des Körpers selbst. Wie wohl selten eine Stadt ist das heutige Germersheim infolge seiner jahrzehntelangen Umschnürung ein in sich vollständig geschlossenes Gebilde. Es fehlen ihm die Verästelungen nach außen, welche die Wachstumskräfte einer Stadt zum Aus-



Abb. 2. Germersheim. Übersichtsplan. M. 1 : 25000.

druck bringen und welche gewöhnlich den Weg anzeigen, den die Entwicklung gehen will. Bei dem Mangel irgendwelcher Anknüpfungspunkte mußte daher aus den bloßen Entwicklungsmöglichkeiten heraus die Zukunft der Stadt erdacht und den daraus abgeleiteten Bedürfnissen Rechnung getragen werden.

Entwicklungsaussichten. Die Entwicklungsmöglichkeiten Germersheims beruhen auf seiner Lage. Germersheim liegt in einer dicht bevölkerten, reichen, landwirtschaftlich betriebsamen Gegend. Dies gestattet den Schluß, daß genügend Arbeitskräfte erhalten werden können. Nach Norden und Süden, Westen und Osten hat Germersheim ausgezeichnete Straßen- und Eisenbahnverbindungen. Durch seine Lage am Rhein ist es an die wichtigste Wasserstraße des Reiches angeschlossen. Dazu kommt, daß der Boden billig und für jede Verbauung geeignet ist. Germersheim erfüllt so alle Voraussetzungen für ein gutes Wachstum. Zur Förderung dieses Wachstums hat der Generalbaulinienplan dadurch beizutragen gesucht, daß er jedem Entwicklungszweig ein seinen Interessen und Bedürfnissen dienliches Gelände in entsprechender Form bereitstellte.

Landverteilung, Industrie, Handel und Gewerbe. Für Industrie, Handel und Gewerbe erschien das nordöstlich der Stadt gelegene Gelände, der Wörth, in hervorragendem Maße geeignet.

Dieses Gelände ist genügend groß, bietet für später jede beliebige Erweiterungsmöglichkeit und gestattet damit eine Konzentration aller wirtschaftlichen Anlagen. Es ist eben darum leicht zu verbauen und erlaubt die Eigenbeschaffung von Wasser in beliebiger Menge. Die Nähe des Bahnhofes ermöglicht einen bequemen und billigen Eisenbahnanschluß. Ein neuer Hafen hat hier seinen besten Platz, soferne einmal ein Bedürfnis hierfür sich ergeben sollte. Die Stadt liegt nicht weit ab, aber doch so, daß sie bei den in Südwestdeutschland vorherrschenden südwestlichen Winden von Rauch und Ruß aus diesem Gelände nicht belästigt wird.

Wohl ist der Wörth etwas tief gelegen und nicht gänzlich hochwasserfrei (auf einer durchschnittlichen Kote von 98); allein durch systematisches Auffüllen um etwa 2,50 m auf 100,36 dem höchsten Hochwasserstand, läßt sich dieser Mangel im Laufe der Jahre ohne Schwierigkeit beheben.

Lagerplätze für den Handel, der auf Wasseranschluß angewiesen ist, wurden in der Nähe des künftigen Hafens angenommen.

Die Fläche, die für Industrie, Handel und Gewerbe im Wörth erschlossen werden soll, ist rund 120 ha groß.

Wohngelände. Für Wohngebiete wurde zuvörderst der Westen der Stadt (südlich der Lingenfelder Au), die sogenannte „Germersheimer Höhe" ausersehen. Frei und luftig kann diese Höhe als die gesündeste Lage in der Gemarkung Germersheims bezeichnet werden. Der Nordteil dieser Höhe wurde, weil dem Industriegelände im Wörth am nächsten gelegen, für die Niederlassung von Arbeitern bestimmt, der Südteil als Wohngebiet für die übrige Bevölkerung.

Außer im Westen kann einmal in späteren Jahrzehnten auch im Süden beim Vorwerk Vincenti Wohngelände erschlossen werden, wenn das Gelände daselbst um 2,50—3 m aufgefüllt und dadurch hochwasserfrei gemacht wird. Geschieht dies, dann wird es sich empfehlen, für dieses Gelände eine weiträumige, landhausmäßige Bebauung anzunehmen. Man kann von hier aus eine selten schöne Aussicht auf den mächtigen Strom und die eigenartige Rheinlandschaft genießen.

Geschäftsviertel. Im Zusammenhang mit der Erschließung von Wohngelände war auch zu erwägen, ob für die Niederlassung von Geschäften eigene Geschäftsviertel innerhalb der Wohngebiete vorzusehen sind. Es wurde dies jedoch nicht für notwendig erachtet, da, wie die Erfahrung in anderen Städten kleineren Umfangs lehrt, sich außerhalb der Altstadt nur wenig Geschäfte ansiedeln, die wegen ihres sporadischen Charakters nicht nach einer Ausprägung im Stadtplan verlangen.

Gärtnereien. Bei der Landverteilung im Generalbaulinienplan mußte noch auf eine besondere Art von Gewerbebetrieb Rücksicht genommen werden: die Gärtnerei. Gewöhnlich an der Peripherie der Altstadt gelegen, muß sie einer nach außen strebenden Verbauung weichen. Das nördlich der Bahnschleife nach Sondernheim westlich vom Friedhof liegende Gelände erschien für ihre Zwecke am besten geeignet. Denn es ist wegen seiner Tieflage wohlfeil, durch seine Neigung nach Süden vor nördlichen Winden geschützt und kann aller Voraussicht nach dauernd Gärtnereizwecken dienen.

Friedhof. Setzt einmal in Germersheim eine größere Entwicklung ein, dann wird mit dem Wachsen der Bevölkerung auch die Sterbeziffer steigen. Es war darum notwendig, für eine Vergrößerung des Friedhofes im Stadtplan Sorge zu tragen. Der bestehende Friedhof im Südosten der Stadt, unweit der Hauptumwallung, ist klein und dürfte in kürzester Zeit belegt sein. Da einerseits seine Lage zur Stadt außerordentlich günstig ist, andererseits eine Vergrößerung an der gleichen Stelle keine Schwierigkeiten bietet, wurde es für ratsam gehalten, auch hier die Erweiterung vorzusehen. Die künftige Größe wurde mit einem Vierfachen der vorhandenen Fläche angenommen, womit für längere Zeit der Bedarf an Gräberland gedeckt ist.

Freiflächen. Damit konnte die Flächenbeschaffung für Nutzland abgeschlossen werden. Es blieb nun nur noch übrig, im Interesse einer gesunden Wohnweise genügend große Freiflächen sicher zu stellen. Dies geschah dadurch, daß zwei Anlagegürtel geschaffen wurden, und zwar als innerer Gürtel die bestehenden Glacisanlagen im Westen, Süden und Südosten der Kernumwallung, als äußerer Gürtel eine Fläche, welche die beiden Festen Wrede und Deroy, einen beide verbindenden Anlagestreifen und an Deroy anschließend einen Festplatz, dem gegen Osten Gärtnereien und Friedhof folgen, umfaßt.

II. Spezielle Erläuterung.

Bahnanlagen. Die Stadt Germersheim ist ein wichtiger Eisenbahnknotenpunkt. Es schneiden sich hier die Linie München—Metz, die unmittelbar hinter Germersheim auf einer Brücke den Rhein überschreitet, und die linksseitige Rheinbahn Ludwigshafen—Straßburg.

Die Bahnanlagen in Germersheim weisen nicht unerhebliche Mängel auf. Die bedeutendsten dieser Mängel sind:

1. Die durch die Hauptumwallung einst veranlaßte, ungünstige Schleifenbildung der Gleise im Nordosten der Stadt;
2. die schienengleiche Streckenkreuzung der beiden genannten Durchgangslinien;
3. die schienengleichen Übergänge nahe der Stadt.

Die Auflassung der Hauptumwallung und die Aufstellung des Generalbaulinienplans waren für die Eisenbahnverwaltung Veranlassung, in eine Prüfung und Projektierung der Umgestaltung ihrer Bahnanlagen einzutreten. Sie entschied sich dafür, ad 1, die gefährliche Nordostschleife wesentlich zu verflachen in der Weise, daß die Trace um rund 250 m nach Südwesten bis hart an das Zeughaus gedrückt wird, sowie ad 2 die schienengleiche Streckenkreuzung durch eine Überwerfung zu ersetzen.

Was ad 3 die schienengleichen Übergänge betrifft, so ist deren Ersatz durch Überführungen zunächst noch nicht abzusehen. Jedenfalls aber mußte im Baulinienplan durch entsprechende Festsetzung der Baulinien und Nivellements dafür gesorgt werden, daß ihre Beseitigung jederzeit vorgenommen werden kann. Am dringendsten ist die Beseitigung der beiden schienengleichen Übergänge der zum Bahnhof und in den Wörth führenden Straßen. Beide Übergänge sollen in einer einzigen Überführung zusammengefaßt werden.

Der schienengleiche Übergang über die Sondernheimer Linie im Zuge der Schiffbrückenstraße soll ersetzt werden

durch eine Überführung weiter im Süden (bei I g), die beiden schienengleichen Übergänge südlich und südöstlich der Fronte Hertling durch Überführungen in der alten Wegachse.

Industriegleise. Von großer Bedeutung im Generalbaulinienplan waren die Industriegleise. Das ganze Wörthgebiet, das für die Industrie bereit gestellt wurde, war mit Anschlußgleisen zu durchziehen. Von einem Muttergleis, längs des Bahnhofes ausgehend, durchschneiden sie das Gelände in westöstlicher Richtung nahezu parallel zueinander und ergeben auf diese Weise eine einfache und klare Disposition. Einzelne Stränge führen zu einem später vielleicht anzulegenden Industriehafen.

Der Rhein. Der alte Rheinweg erfuhr durch die Regulierung in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts bei Germersheim eine wesentliche Änderung. An Stelle der zwei großen Schleifen beim Elisabethenwörth und der Insel Grün trat eine schlanke S:Kurve. Der Wasserspiegel wurde bei Mittelwasser um 2 m, bei Hochwasser um 1,75 m gesenkt. Das Flußbett wurde auf 240 m verengt, wodurch der Rhein bei Germersheim eine Sekundengeschwindigkeit von 1,50 m erhielt. Die gesamte damalige Regulierung ergab eine Verkürzung des Mittel- und Oberrheins, hatte aber zum Nachteil der Schiffahrt eine ungenügende Tiefe bei den Krümmungsübergängen zur Folge. Das Bestreben, der Schiffahrt auf dem Oberrhein, besonders bis Straßburg, weiter aufzuhelfen, führte nach erfolglosen kleineren Regulierungen zum Staatsvertrag vom 28. November 1901, der eine Vertiefung der Fahrrinne von Sondernheim ($2^1/_2$ km südlich von Germersheim) bis Straßburg vorsieht. Im Jahre 1907 wurden die Vertiefungsarbeiten in Angriff genommen, sie werden wahrscheinlich auch nach dem Kriege fortgesetzt werden. Nach Beendigung dieser Arbeiten steht ein erheblicher Aufschwung der Schiffahrt auf dem Mittel- und Oberrhein in sicherer Aussicht. Es ist zweifellos, daß daraus auch kleinere Plätze wie Germersheim Vorteile ziehen können.

Rheinbrücke. Der Rhein wird bei Germersheim von einer Eisenbahnbrücke überquert. Der Wagen- und Personenverkehr über den Rhein erfolgt auf der unterhalb der Eisenbahnbrücke gelegenen Schiffbrücke. Der Versuch, diesen Verkehr durch eine Verbreiterung der Eisenbahnbrücke mittelst Ausleger über diese Brücke zu leiten, wurde wegen verschiedener Schwierigkeiten, hauptsächlich technischer Natur, aufgegeben. Die Schiffbrücke wird wohl noch lange Zeit bestehen bleiben; immerhin ist sie aber doch nur als Notbehelf zu betrachten. Über die Lage einer neuen festen Straßenbrücke wollte zunächst keine endgültige Bestimmung getroffen werden. Die eine Möglichkeit, sie unmittelbar neben die Eisenbahnbrücke zu legen, hat mit Rücksicht auf die schlechten Erfahrungen, die anderswo aus der Verbindung von Straßen und Eisenbahnbrücken sich ergeben haben, und vor allem wegen des Widerstandes der Eisenbahnverwaltung nur geringe Aussicht auf Verwirklichung. Die andere Möglichkeit besteht darin, sie in der Nähe der Schiffbrücke — entweder oberhalb oder unterhalb — anzulegen. Um für später möglichst viel Bewegungsfreiheit für die Situierung der Brücke zu haben, wurden Straßenzüge in dem Gelände, von welchem aus an die Brücke anzuschließen ist, vorläufig nicht festgelegt.

Erhaltung von Teilen der Festung. Aus schönheitlichen, gesundheitlichen und vor allem historischen Gründen wurde es für notwendig gehalten, daß erhebliche Teile der ehemaligen Kernfestung erhalten bzw. nur geringen Änderungen unterworfen werden. Vor allem soll eine Fronte in ihrem ursprünglichen Zustand der Nachwelt erhalten werden. Nach sorgfältiger Prüfung wurde hierfür die Fronte Beckers vorgeschlagen, weil sie die Befestigungsweise der Zeit vor 70 Jahren am charakteristischsten zum Ausdruck bringt, und dazu der Baulinienführung in keiner Weise hinderlich ist. Neben dieser Fronte sollen die beiden Tore: das Ludwigstor und das Weißenburger Tor, mit kleinen Wallstücken bestehen bleiben. Außerdem muß großer Wert darauf gelegt werden, daß die Glacisanlagen, wie schon bei Behandlung der „Freiflächen“ angedeutet, wenn auch nicht ganz, so doch zu erheblichen Teilen in ihrem ursprünglichen Zustand belassen werden. Die Glacisanlagen haben einen schönen Baumbestand und sind für die Bürger der Stadt besonders wertvoll. Da die Glacisanlagen im Nordosten wegen der Gleisverlegung daselbst aufgegeben werden müssen, wurde vorgeschlagen, sie im Südosten, Süden und Westen unversehrt zu lassen, und zwar in einem Zug vom Weißenburger Tor bis einschließlich Fronte Beckers.

Zu den Glacisanlagen sollen noch die daran angrenzenden Wallgrabenteile einbezogen werden. Werden diese Teile genügend tief bleiben, dann können sie durch kurze Gewölbegänge unter den den Wall durchbrechenden Straßen jeweils miteinander in Verbindung bleiben. Die Wallgrabenteile sollen zu Anlagen und Spielplätzen umgestaltet werden.

Straßennetz. Der Bedeutung Germersheims als Eisenbahnknotenpunkt entspricht seine Bedeutung als Landstraßenknotenpunkt. Es schneiden sich in Germersheim die Ostweststraße Metz—München und die Nordsüdstraße Ludwigshafen—Straßburg. Für den Verkehr zur Stadt und den Durchgangsverkehr gleich wichtig bilden sie das Gerippe des Straßennetzes.

Die Westoststraße Metz—München durchbricht in gerader Richtung von Bellheim kommend, die Kernfestung bei Fronte Schmauß. Um auf die andere Seite der Stadt zu gelangen, mußte man bisher das Weißenburger Tor durchschreiten, kam dann zur Glacisstraße, dieser eine kurze Strecke nach Norden folgend, zum schienengleichen Übergang über die Sondernheimer Linie und von da zur Schiffbrücke. Um den schienengleichen Übergang später einmal beseitigen zu können, mußte dieser Zug durch die Stadt eine Änderung erfahren. Infolge der geringen Durchgangsbreite des Weißenburger Tores wurde mit der neuen Straße (I q) am Tor nördlich vorbeigefahren, die Glacisstraße gekreuzt und von da mit nur geringer Steigung die Sondernheimer Linie überquert. Von hier mag entweder an eine Straßenbahnbrücke oberhalb der Eisenbahnbrücke oder durch eine neue Unterführung unter der Germersheim—Bruchsaler Linie hindurch an die Schiffbrücke bzw. an eine neue Straßenbrücke unterhalb der Eisenbahnbrücke angeschlossen werden. Diese Änderung hat wohl keine Verkürzung der Durchgangslänge zur Folge, ermöglicht aber eine viel glattere Abwicklung des Verkehrs.

Größere Änderungen waren bei der Nordsüdstraße notwendig. Diese Straße lief, von Lingenfeld herkommend, um den Bahnhof herum zum Durchbruch bei der Fronte Carl, setzte sich dann in Kurven zur Zeppelinstraße fort, verließ diese Straße nördlich der Deroy-Feste, um von hier

aus wieder ihre Richtung nach Süden aufzunehmen. Die Vergrößerung des Bahnhofes nach Südosten, die Gleisverlegung im Nordosten der Kernfestung, vor allem das Bedürfnis nach einer Beseitigung des schienengleichen Überganges beim Ausgang Carl, machte eine andere Einmündung dieser Straße in die Stadt notwendig. Nach dem Vorschlag des Baulinienprojektes wird die Lingenfelder Straße in gerader Richtung durch die neue Straße II v zu einem kleinen Platz und von da durch den Häuserdurchbruch beim Kirchplatz zur Stadtmitte geführt. Die Straße II u (zwischen II v und II x) hat II v gegenüber nicht mehr den Zugang zur Stadt zu vermitteln, sondern nur den Anschluß zum Bahnhof von Nordwesten her. Durch die Straße II v ist wohl der Zugang zur Stadt, nicht aber der Anschluß nach Süden gelöst. Um diesen Anschluß zu erreichen, wurde ein Straßenzug II l geschaffen, der über die Straße II u schlank zum Abgang der Sondernheimer Straße von der Zeppelinstraße (nördlich der Deroy-Feste) führt. Damit ist für den Nordsüdverkehr, der die Stadt nicht passieren will, namentlich für den Automobilverkehr eine wertvolle Umgehungsstraße geschaffen.

Neben den Hauptradialen, die nach Norden, Süden, Westen, Osten laufen, haben sich im Straßennetz noch einige Radialen zweiter Ordnung mehr örtlichen Charakters ergeben, die teilweise bestehenden Wegen folgen:

die Radiale I m, die zur Rheinpromenade im Rossig führt; die Radiale I k, welche das Südgelände bei der Gimpelrheinniederung zugänglich macht; die zwei Radialen II d und II h, welche die „Germersheimer Höhe" aufschließen; die Radiale II t, welche zum früheren Exerzierplatz führt; endlich die Radiale III a, welche den Weg von der Stadt zum Bahnhof vermittelt und welche in ihrer weiteren Fortsetzung die Hauptader des Industriegeländes im Wörth werden soll.

Nicht weniger wichtig wie diese Radialen zweiter Ordnung sind die beiden Ringstraßen, und zwar der innere Ring I o, II o, welcher teilweise, und zwar vom Weißenburger Tor bis zur Fronte Beckers entlang der inneren Wallmauer läuft, und der äußere Ring I q, I h, II l, II u, I s. Dieser äußere Ring folgt — nach Süden von Straße I r gerechnet — der alten Glacisstraße bis zur Straße I c, schiebt sich von da ab zur glatteren Rundung weiter hinaus, benutzt dabei Teile der Nordsüdstraße II l, geht über II u, I s zum Zeughaus, durchbricht vor dem Zeughaus das militäreigene Gelände, da das Hintereck zur Aufnahme von Verkehr zu schmal ist, und erreicht mit I p bei der Straße I r wieder die alte Glacisstraße, womit der Ring geschlossen ist.

Ein wichtiger Straßenzug im Westteil des Straßennetzes ist die Tangentialstraße II k; zusammen mit der Nordsüdstraße II l und deren Fortsetzung I k, die beide übrigens gleichfalls tangentiale Eigenschaft besitzen, gibt sie dem Straßennetz im Westen ein besonders charakteristisches Gepräge.

Alle übrigen Straßen im Wohngelände wie im Industriegelände sind Aufteilstraßen.

Überblickt man das Straßennetz, wie es im Baulinienplan entwickelt wurde, dann ergibt sich, daß den Forderungen des Durchgangsverkehrs und des örtlichen Verkehrs Rechnung getragen ist. Dem Durchgangsverkehr stehen glatte Durchgangsstraßen zur Verfügung, dem örtlichen Verkehr gute Verbindungen der Stadtteile untereinander, der Stadtteile zum Bahnhof, zum Friedhof und zum Industriegelände.

Baublöcke. Die Abmessungen der Baublöcke im Wohngelände entsprechen normalen Größen. Im Industriegelände wurden große Blocklängen angenommen, um an Straßenland, Straßen- und Kanalbaukosten möglichst zu sparen. Eine Verkehrsbeeinträchtigung ist daraus nicht zu befürchten, da erfahrungsgemäß der Verkehr in Industriegebieten mit Bahnanschluß nur gering ist.

Bauweise. Die Bebauung im Wohngelände ist teils geschlossen, teils halboffen gedacht. Welche Einteilung innerhalb der Baulinien und Bebauungsgrenzen getroffen werden kann, darüber gibt der Bebauungsplan Aufschluß.

Straßenführung und Straßenbild. Sämtliche Straßen wurden möglichst schlank geführt. Straßenvor- und -rücksprünge, Straßenversetzungen wurden, wo es nur angängig war, vermieden. Hierin haben die Erfahrungen gezeigt, daß nichts verfehlter ist, als in planmäßig entworfenen Straßenzügen Erscheinungsformen von Straßen alter Städte, die ganz anderen Entwicklungsbedingungen unterworfen waren, aufzunehmen. Aus diesem Grunde wurde, wie schon erwähnt, die Tradition des Baukondukteurs Dyk gerne fortgesetzt.

Straßenbreiten und überblickbare Straßenlängen wurden, soweit nur immer möglich, in ein solches Verhältnis gebracht, daß eine räumliche Wirkung bei entsprechender Verbauung erreicht werden kann.

Ferner wurden Blickpunkte herausgehoben, welche die Orientierung im Straßennetz erleichtern sollen.

Plätze. Größere Plätze, wie sie im allgemeinen aus Gründen der Städtebauhygiene verlangt werden, brauchten nicht vorgesehen zu werden, da in den Glacisanlagen und später hinaus in den Fortanlagen genügend große Flächen freigehalten sind. Es wurden lediglich kleinere Plätze geschaffen, die mehr der Betonung wichtiger Punkte des Straßennetzes dienen sollen.

Straßennivellements. Die Straßen sind auf dem hochgelegenen Teil der Stadt im allgemeinen auf Terrain, im Niederungsgebiet des Wörth durchschnittlich 2,50 m über den gewachsenen Boden gelegt. Auf diese Weise besteht die Möglichkeit eines außerordentlich wirtschaftlichen Ausgleichs von Schuttauftrag und -abtrag. Die Oberflächenwasserableitung bietet keine Schwierigkeiten: im Hochgebiet genügt meist das Straßengefälle; im Niederungsgebiet, dessen künftige Lage aus Zweckmäßigkeits- und Sparsamkeitsgründen horizontal angenommen wurde, hat die Ableitung durch Rinnengefälle zu erfolgen.

Die Queich. Der Zug der Queich durch die Stadt ist bis zur Fronte Diez unverändert geblieben. Von hier ab muß sie jedoch infolge der nordöstlichen Gleisverlegung auf eine längere Strecke ein neues Bett erhalten: sie geht nunmehr parallel zur neuen Bahntrace in schlankem Bogen bis zur Straße II x, durchbricht diese Straße senkrecht, wendet sich von da nach Norden — dabei von Westen den Altbach aufnehmend — und trifft hinter der Straße III e auf ihr altes Bett.

Wasserversorgung. Die Wasserversorgung beeinflußt die Baulinienfestsetzung nicht erheblich. Die Umgebung der städtischen Brunnenanlage südlich des Flügelwerks Ysenburg war durch Festsetzung entsprechender Begrenzungslinien von einer Verbauung freizuhalten.

Die Wasserversorgung der Stadt erfolgte bisher durch direktes Einpumpen des Wassers in das Stadtrohrnetz.

Zur Verbesserung dieser Art der Versorgung ist für die nächste Zeit die Errichtung eines Wasserturmes geplant. Für diesen Turm war ein Platz zu suchen, und zwar nach den Anweisungen des Wasserversorgungsbureaus auf der Westseite der Kernfestung. Es wurde die Spitze Beckers gewählt, weil hier die Hauptringleitung ihren höchsten Punkt erreicht, und weil zudem auch an dieser Stelle der Turm einen trefflichen Blickpunkt und ein schönes neuzeitliches Gegenstück zum alten Aufgang und Turm Beckers abzugeben vermag.

Öffentliche Gebäude. Plätze für öffentliche Gebäude wurden in genügender Zahl vorgesehen und ihre Lage jeweils nach Zweck und Bedeutung der Gebäude bestimmt; genannt seien die Plätze für eine katholische und eine protestantische Kirche, für einen Saalbau, zwei Schulhäuser, zwei Kindergärten mit Kinderkrippen und eine Leichenhalle.

Baubeschränkungen. Für die Bebauung des Stadterweiterungsgebietes wurden straffe ortspolizeiliche Vorschriften ausgearbeitet. Sie enthalten Bestimmungen über Einhaltung geschlossener, halboffener und offener Bauweisen, über die Stellung der Bauten innerhalb der Bebauungsgrenzen, über die Beschränkung der Stockwerkszahl — in den Hauptstraßen sind nicht mehr als drei Geschosse, in den übrigen Straßen nicht mehr als zwei Geschosse zugelassen —, ferner über Bauerleichterungen im Industriegebiet, über Beschränkung der Dachgeschoßausnutzung, Mindesthofflächen, schönheitliche Anforderungen usw.

Schaubilder. In welcher Weise die neuen Stadtviertel gestaltet werden sollen, zeigen die zu dem Projekt ausgeführten perspektivischen Skizzen. Sie sind als Richtlinien gedacht und haben zugleich Aufschluß zu geben über die Bauideen, die dem Verfasser des Planes bei der Projektbearbeitung vorgeschwebt haben. Der Standpunkt zu jedem Schaubild ist in dem Bebauungsplan kenntlich gemacht.

Einer näheren Beschreibung bedürfen die Skizzen nicht.

2. Generalbaulinienplan der Stadt Homburg (Pfalz).

Die Stadt Homburg im südwestlichen Teil der Pfalz, der durch den Friedensvertrag zum Saargebiet geschlagen wurde, hat unmittelbar vor dem Krieg eine kräftige Entwicklung erfahren. Seine Einwohnerzahl stieg innerhalb 8 Jahren von 6000 auf 10000 oder um 66%. Die Ursache dieser Aufwärtsbewegung lag in der Ansiedlung von größeren und kleineren industriellen Werken. Diese Ansiedlung war im Verhältnis weit stärker, als in der Mehrung der Einwohnerzahl zum Ausdruck kommt; denn die von der Industrie beanspruchten Arbeiter konnten zum größten Teil aus dem dichten Kranz von Dörfern, den Homburg umschließt, entnommen werden. Hand in Hand mit der industriellen Entwicklung ging eine starke Zunahme des Verkehrs, der um so stärker wurde, als sich Homburg zum Eisenbahnknotenpunkt der Westpfalz herausbildete. Die starke Vergrößerung des früher so ruhigen Landstädtchens machte die Aufstellung eines Generalbaulinienplanes notwendig. Mit seiner Bearbeitung wurde im Jahre 1912 begonnen; seine Detailbearbeitung dürfte nach einer längeren Stockung durch den Krieg in nächster Zeit beendet sein.

Industrieviertel. War die Industrie die Ursache des Wachstums der Stadt, so war es auch selbstverständlich, daß sie die Stadterweiterung entscheidend beeinflußt. Der ganze Südwesten der Stadt bis zu dem ansteigenden Gelände bei Schwarzenbach in der Größe von etwa 130 ha wurde für industrielle Niederlassungen bestimmt. Diese Lage erscheint vom hygienischen Standpunkte aus nicht ganz einwandfrei, da die vorherrschenden südwestlichen Winde die Rauch- und Abgase dem Stadtkern zuführen. Der Umstand jedoch, daß das Gelände für diesen Zweck wegen seiner Form, wegen des bequemen Bahnanschlusses besonders geeignet ist und daß deswegen auch bereits Industrie hier angesiedelt war, hätte es verfehlt erscheinen lassen, die industrielle Entwicklung hier nur wegen hygienischer Bedenken zu unterbinden. Sie sind um deswillen nicht so schwerer Art, weil gerade im Blies- und Erbachtal besonders starke Südwestwinde herrschen, welche die Rauch- und Abgase rasch zerstreuen, also nicht über der Stadt lagern lassen.

Für industrielle Niederlassungen in späteren Jahren, im Falle der Südwesten vollständig besiedelt sein wird, soll das Gelände im Norden von Beeden sowie das Gelände südwestlich von Sanddorf bis zur Kehre des Erbachs in Anspruch genommen werden.

Kleinwohnungsviertel. Im Zusammenhange mit dem Industriegelände war darauf Bedacht zu nehmen, für Kleinwohnungssiedlungen geeignete Gebiete auszuschneiden; besonders zweckmäßig hierfür erschien das Gelände von Beeden, das Gelände von dem Köpfchen bei der Entenmühle bis zur Saarbrückerstraße, das Gelände südlich der Allee, ferner die Flächen unmittelbar südlich der Bismarckstraße. Diese Gebiete (mit Ausnahme des Beeder Striches, für welchen ein Baulinienplan bereits besteht) wurden daher dieser Besiedelungsart entsprechend aufgeteilt.

Durch alle diese Dispositionen dürfte den Bedürfnissen der Industrie hinreichend Rechnung getragen sein.

Kleinbetriebe. Neben der Industrie mußte im Stadterweiterungsplan auch für kleinere Betriebe (gewerbliche Anlagen, wie: mechanische Schreinereien, Schlossereien, Zimmereien usw.) Platz geschaffen werden; hierfür war ein Gelände auszunutzen, das wegen seiner kälteren Lage für Wohnzwecke nicht ganz einwandfrei erschien; nämlich der Strich im Nordosten der Sanddorferstraße.

Geschäfts- und Wohnviertel. War nun wie über den Süden durch die Industrie, auch über den Norden durch Kleinbetriebe verfügt, so verblieb nur noch das Gelände zwischen Eisenbahn- und Saarbrücker Straße und dem Schloßberg. Dieses Dreieck dürfte wegen seiner Lage in der Mitte des Stadtgebietes vorzüglich Geschäfts- und Wohnzwecken dienen.

Grenzen des Generalbaulinienplanes. Die Festlegung der einzelnen Siedelungsarten, die aus den gegebenen Bedürfnissen entwickelt wurden, ergab folgende Grenzen für den Generalbaulinienplan (ungerechnet einiger Ausläufer):

Im Süden: Beedermühle, im Westen: Bahnlinie Landstuhl—Zweibrücken, im Norden: die Kehre des Erbachs, im Osten: Friedhofstraße, Schloßberg, Heil- und Pflegeanstalt.

Verkehrsanlagen. In Homburg schneidet sich eine Reihe von wichtigen Eisenbahnlinien:

Ludwigshafen—Kaiserslautern—Homburg—St. Ingbert—Saarbrücken.

Homburg—Neunkirchen—Saarbrücken.

Münster a. Stein—Staudernheim—Homburg—Kirkel—St. Ingbert (sog. strategische Linie).

Homburg—Schwarzenacker—Einöd—Zweibrücken.

Homburg—Schwarzenacker—Einöd—Saargemünd.

Personen- und Frachtverkehr auf diesen Linien sind von bedeutendem Umfang. Ihre stete Zunahme bedingt eine Vermehrung der Gleise; dies macht eine Verschiebung des Empfangsgebäudes nach Südosten, und zwar um die ganze Gebäudebreite notwendig. Die Überführung nach Erbach muß um ein Joch verbreitert werden, was ein weiteres Ausbiegen der Streckenkurve vor der Überführung zur Folge haben wird. Die Verlegung des Empfangsgebäudes veranlaßte die Schaffung eines Verkehrsplatzes davor, für den durch Post- und Dienstgebäude eine entsprechende Umrahmung erwartet werden kann.

Die Steigerung des Fracht- und Rangierverkehrs verlangte eine Erweiterung der Bahnanlage südlich des Güterbahnhofes; es wurde mit der Straße A so weit von dem Bahnhof abgerückt, als der Eisenbahndirektion zur Vergrößerung nach SO nötig schien. Vergrößerungen nach NW berühren den Generalbaulinienplan weniger, weshalb nicht näher darauf eingegangen zu werden braucht.

Die Bahnlinien werden von zwei Überführungen und zwei Unterführungen gekreuzt; erstere an der Erbacher- und Beederstraße, letztere an der Kleinottweiler und Saarbrücker Straße. Ihre Zahl zu vermehren, bestand keine Veranlassung, da sie für den zu erwartenden Verkehr genügen; höchstens wäre einmal bei besonders starker Steigerung dieses Verkehrs ihre Verbreiterung anzustreben.

Ob für den lokalen Personenverkehr im Süden etwa bei Beeden, im Norden etwa bei Bruchhof Haltestellen einzurichten sind, wird sich erst später genauer beurteilen lassen.

Straßennetz. Wie als Eisenbahnknotenpunkt besitzt Homburg auch als Landstraßenknotenpunkt Bedeutung. Es schneiden sich hier: die alte Kaiserstraße (Mainz—Kaiserslautern—St. Ingbert—Saarbrücken—Metz), die Bexbacher straße, die zum pfälzischen Kohlengebiet führt, die Straße nach Waldmohr-Kusel, die Straße nach Bierbach ins untere Bliestal, die Straße nach Einöd—Zweibrücken. Diese Straßen gehen vom Fuße des Schloßberges strahlenförmig ins Land und waren als Ausfallstraßen in ihren Richtungen beizubehalten. Als Saarbrücker, Bismarck-, Eisenbahn-, Sanddorfer, Zweibrücker und Kleinottweiler Straße sind sie das Gerippe des Generalbaulinienprojektes und verleihen dem Stadtplan ein charakteristisches Gepräge.

Zu ihnen gesellt sich als neuer wichtiger Straßenzug, wenn auch nur von lokaler Bedeutung, die neue Talstraße. Sie folgt dem Laufe des Erbachs und zerlegt das künftige von SW nach NO ziehende, streifenförmige Stadtgebilde in zwei Hälften. Sie ist bestimmt, den Erbach in einen künftigen Hauptkanal aufzunehmen. Sie wird, sollte nach Jahrzehnten einmal das Bedürfnis nach einer Trambahn sich ergeben, deren Hauptroute bilden, um Norden und Süden der Stadt zu verbinden.

Stadtkern und Bahnhof sind von Süden auf kurzem Weg zu erreichen, ebenso der Stadtkern von Norden; nicht so gut der Bahnhof von Norden: dies deshalb, weil das Stummsche Werk eine diagonale Verbindung, etwa von der Bismarckstraße oder der Sanddorferstraße aus, unmöglich macht. Eine diagonale Straße vom Friedhof aus in der Richtung nach dem Rondell zu leiten, empfahl sich nicht, da sie wegen vorhandener Gebäude doch nicht schlank genug hätte ausgeführt werden können und außerdem die Baublöcke zu viele schlecht bebaubare spitze Winkel erhalten hätten.

Die Unterteilung des Hauptnetzes durch Straßen zweiter und dritter Ordnung erfolgte im Anschluß an das Gelände. Danach schichten sich links und rechts der Talstraße die Baublöcke parallel zu ihr auf. Senkrecht zum Tal des Erbachs verläuft im Süden des Schloßberges ein Nebentälchen, dem sich wiederum die Baublöcke anpassen, woraus eine zum Haupttal senkrechte Schichtung und damit ein bogenförmiges Netz entsteht, welches die Form des Schloßberges noch im Tale zum Ausdruck bringt.

Baublöcke. Die Lagerung der Baublöcke, die sich daraus ergeben hat, ist im allgemeinen derart, daß eine hinreichende Besonnung auf allen Seiten gesichert ist.

Die Baublockabmessungen entsprechen den Bedürfnissen der jeweiligen Siedlungen. In den Kleinwohnungsvierteln (wo in der Hauptsache Reihenhäuser gedacht sind) rechts der Zweibrücker Straße sind sie kleiner, links größer, weil hier Arbeiter mit landwirtschaftlicher Nebenbeschäftigung in Frage kommen.

In den Wohn- und Geschäftsvierteln entsprechen die Blockgrößen den normalen Anforderungen. In den Vierteln für gewerbliche Anlagen an der Sanddorferstraße steigern sich die Ausmaße, die dann recht beträchtlich im Industrieviertel werden.

Grundstücksgrenzen. Die Grundstücksgrenzen wurden im allgemeinen berücksichtigt. Ihnen überall Rechnung zu tragen, war nicht möglich. Es wird sich auch für die Stadt Homburg empfehlen, das Umlegeverfahren einzuführen, das eine raschere Durchführung der Straßen und Plätze gestattet, den Baulustigen durch Bereitstellung fertiger Bauplätze die Wege ebnet und damit die Bautätigkeit fördert.

Freiflächen. Mit Rücksicht darauf, daß der Westen des künftigen Stadtgebietes von umfangreichen Waldungen begrenzt wird, wurde es nicht für notwendig gehalten, größere Grünanlagen im Projekt vorzusehen. Der Schloßberg allein schon, an dessen Fuß der Stadtkern liegt und der von Süden wie von Norden bequem zu erreichen ist, dürfte als Anlage genügen. Nur bis zur halben Höhe wird er bebaut werden dürfen, um einerseits seine für die ganze Landschaft charakteristische, kraftvolle Silhouette, andererseits die Aussicht, die man hier in selten schöner Weise genießen kann, zu erhalten.

Kleinere Plätze als Architektur-, Verkehrs- oder Schmuckplätze sind über das ganze Stadtgebiet verteilt; Kinderspielplätze sind vor allem in den Kleinwohnungsvierteln vorgesehen. Ein größerer Turnspielplatz ist unweit der Kirrbergerstraße angenommen.

Diese Plätze in Verbindung mit ausgedehnten Baumpflanzungen und Vorgärten dürften allen hygienischen Anforderungen genügen.

Friedhof. Der neue Friedhof an der Nordseite des Schloßberges liegt nicht ungünstig, es empfahl sich daher, hier eine der Zukunft entsprechende Erweiterungsmöglich-

keit vorzusehen. Dadurch, daß eine kleinere Waldpartie sich angliedern läßt, besteht die Möglichkeit, einen kleinen landschaftlichen Friedhof mit dem geometrischen Friedhof zu verbinden.

Öffentliche Gebäude. Für öffentliche Gebäude: Kirchen, Schulhäuser, Theater, Bad, Kindergärten und sonstige Gebäude besonderer Bedeutung wurden Bauplätze in solcher Zahl vorgesehen, wie es das künftige Bedürfnis, soweit es sich bis jetzt übersehen läßt, verlangt.

In welcher Weise die architektonische Ausgestaltung erfolgen kann, erweisen einige perspektivische Skizzen, die zur Prüfung räumlicher Wirkungen von Plätzen und Straßen gefertigt worden sind.

Zur Sicherung einer hygienisch einwandfreien Bauweise soll der Generalbaulinienplan von Baubeschränkungsvorschriften begleitet werden. Über eine dreigeschossige Bauweise darf nach diesen Vorschriften nicht hinausgegangen werden, und diese ist nur an wenigen Hauptstraßen zugelassen. Beim Theaterplatz ist nur eine zweigeschossige Verbauung gestattet, um das kleine Theater genügend aus seiner Umgebung hervortreten zu lassen. Die Hofräume müssen über die Maße der bayrischen Bauordnung hinaus unverbaut bleiben. Die Errichtung von bewohnbaren Rückgebäuden ist gänzlich untersagt. Endlich sind noch strenge schönheitliche Vorschriften aufgestellt, um gute Straßen- und Platzbilder zu erreichen.

Ist fast überall im Reiche ein Stillstand im Wachstum der Städte eingetreten, so scheint die Stadt Homburg über die wirtschaftliche Krisis leichter hinwegzukommen. Eine Vergrößerung der vorhandenen Industrie ist dort bis in die jüngste Zeit zu verzeichnen, sogar neue Industrien stehen in Aussicht. Dies kommt daher, daß Homburg nahe am heute wertvollsten Produkt, der Kohle, liegt. Es ist das um so erfreulicher, als die Pfalz bestimmt erwartet, daß die abgerissenen Gebiete in absehbarer Zeit wieder mit ihr vereinigt werden.

DER PAPALAGI.[1]

Der Papalagi wohnt wie die Seemuschel in einem festen Gehäuse. Er lebt zwischen Steinen, wie der Skolopender zwischen Lavaspalten. Steine sind rings um ihn, neben ihm und über ihm. Seine Hütte gleicht einer aufrechten Truhe aus Stein. Einer Truhe, die viele Fächer hat und durchlöchert ist.

Man kann nur an einer Stelle des Steingehäuses ein- und ausschlüpfen. Diese Stelle nennt der Papalagi den Eingang, wenn er in die Hütte hineingeht, den Ausgang, wenn er hinausgeht; obwohl beides ganz und gar ein und dasselbe ist. An dieser Stelle ist nun ein großer Holzflügel, den man kräftig zurückstoßen muß, ehe man in die Hütte hinein kann. Man ist jetzt aber erst am Anfang und muß noch mehrere Flügel zurückstoßen, dann erst ist man wirklich in der Hütte.

Die meisten Hütten sind nun von mehr Menschen bewohnt, als in einem einzigen Samoadorfe leben, man muß daher genau den Namen der Aiga[2]) wissen, zu der man auf Besuch will. Denn jede Aiga hat einen besonderen Teil der Steintruhe für sich, entweder oben, oder unten oder in der Mitte, links oder rechts oder geradevor. Und eine Aiga weiß oft von der anderen nichts, gar nichts, als ob nicht nur eine steinerne Wand, sondern Manono, Apolima und Savaii[3]) und viele Meere zwischen ihnen lägen. Sie wissen oft ihre Namen kaum, und wenn sie einander an dem Einschlupfloch begegnen, geben sie sich nur unwillig einen Gruß oder brummeln sich an wie feindliche Insekten. Wie erbost darüber, daß sie nahe beieinander leben müssen.

Jede Truhe — die der Papalagi ein Zimmer nennt — hat ein Loch, wenn sie größer ist, zwei oder noch mehr, durch die das Licht hereinkommt. Diese Löcher sind mit Glas zugetan, das man fortnehmen kann, wenn frische Luft in die Truhen soll, was sehr nötig ist. Es gibt aber viele Truhen ohne Licht- und Luftloch.

Ein Samoaner würde in solcher Truhe bald ersticken, denn nirgends geht ein frischer Luftzug hindurch wie in jeder Samoahütte. Dann auch suchen die Gerüche des Kochhauses nach einem Ausgang. Zumeist ist aber die Luft, welche von draußen hereinkommt, nicht viel besser; und man kann schwer begreifen, daß ein Mensch hier nicht sterben muß, daß er nicht vor Sehnsucht zum Vogel wird, ihm keine Flügel wachsen, damit er sich aufschwinge und dahin fliege, wo Luft und Sonne ist.

Diese Steintruhen stehen nun jeweils in großer Zahl dicht beieinander, kein Baum, kein Strauch trennt sie, sie stehen wie Menschen Schulter an Schulter, und in jeder wohnen soviele Papalagi wie in einem ganzen Samoadorfe. Ein Steinwurf weit, auf der anderen Seite, ist eine gleiche Reihe Steintruhen, auch wieder Schulter an Schulter, und auch in diesen wohnen Menschen. So ist zwischen beiden Reihen nur ein schmaler Spalt, welchen der Papalagi die „Straße“ nennt. Diese Spalte ist oft so lang wie ein Fluß und mit harten Steinen bedeckt. Man muß lange laufen, bis man eine freiere Stelle findet; doch hier münden wieder Häuserspalten. Auch diese sind wieder lang wie große Süßwasserflüsse, und ihre Seitenöffnungen sind wieder Steinspalten von gleicher Länge. So kann man wohl tagelang zwischen diesen Spalten umherirren, bis man wieder einen Wald oder ein großes Stück Himmelsblau findet. Zwischen den Spalten sieht man nur selten eine rechte Himmelsfarbe, denn, weil in jeder Hütte zumindest eine, oft sehr viele Feuerstätten sind, ist die Luft fast stetig voll viel Rauch und Asche, wie bei einem Ausbruch des großen Kraters in Savaii. Sie regnet in die Spalten herab, so daß die hohen Steintruhen aussehen wie der Schlick der Mangrovesümpfe und die Menschen schwarze Erde in ihre Augen und Haare bekommen und harten Sand zwischen ihre Zähne. Aber dies alles hindert die Menschen nicht, in diesen Spalten herumzulaufen vom Morgen bis zum

[1]) Aus dem Buche: „Der Papalagi“. Die Reden des Südseehäuptlings Tuiavii aus Tiavea. 1920, Felsen-Verlag, Buchenbach, Baden. Der Papalagi (sprich: Papalangi) ist der Europäer, dessen Wesen und Einrichtungen vom Standpunkt des Samoaners aus eine oft sehr eigenartige und fesselnde Kritik erfahren. Wir geben hier Teile jenes Kapitels wieder, das man in Europa „Wohnungswesen und Städtebau“ benennen würde. Schriftleitung.

[2]) Familie.

[3]) Drei Inseln, zur Samoagruppe gehörig.

Abend. Ja, es gibt viele, die eine besondere Lust daran haben.

Dies alles zusammen nun: die steinernen Truhen mit den vielen Menschen, die hohen Steinspalten, die hin- und herziehen wie tausend Flüsse, die Menschen darin, das Lärmen und Tosen, der schwarze Sand und Rauch über allem, ohne einen Baum, ohne Himmelsblau, ohne klare Luft und Wolken — dies alles ist das, was der Papalagi eine „Stadt“ nennt. Seine Schöpfung, auf die er sehr stolz ist. Obgleich hier Menschen leben, die nie einen Baum, nie einen Wald, nie einen freien Himmel, nie den großen Geist von Angesicht zu Angesicht sahen. Menschen, die leben wie die Kriechtiere in der Lagune, die unter den Korallen hausen, obgleich diese noch das klare Meerwasser umspült und die Sonne doch hindurchdringt mit ihrem warmen Munde. Ist der Papalagi stolz auf die Steine, die er zusammentrug? Ich weiß es nicht. Der Papalagi ist ein Mensch mit besonderen Sinnen. Er tut vieles, das keinen Sinn hat und ihn krank macht, trotzdem preist er es und singt sich selber ein schönes Lied darauf.

Die Stadt ist also dies, wovon ich sprach. Es gibt aber viele Städte, kleine und große. Die größten sind solche, wo die höchsten Häuptlinge eines Landes wohnen. Alle Städte liegen verstreut wie unsere Inseln im Meere. Sie liegen oft nur einen Badeweg, oft aber eine Tagereise weit auseinander. Alle Steininseln sind miteinander verbunden durch gekennzeichnete Pfade.

Zwischen allen Steininseln ist das eigentliche Land, ist das, was man Europa nennt. Hier ist das Land teilweise schön und fruchtbar wie bei uns. Es hat Bäume, Flüsse und Wälder, und hier gibt es auch kleine richtige Dörfer. Sind die Hütten darin auch aus Stein, so sind sie doch vielfach mit fruchttragenden Bäumen umgeben, der Regen kann sie von allen Seiten waschen und der Wind sie wieder trocknen. In diesen Dörfern leben andere Menschen mit anderen Sinnen als in der Stadt. Man nennt sie die Landmenschen. Sie haben gröbere Hände und schmutzigere Lendentücher als die Spaltenmenschen, obgleich sie viel mehr zu essen haben als diese. Ihr Leben ist viel gesunder und schöner als das der Spaltenmenschen. Aber sie selber glauben es nicht und beneiden jene, die sie Nichtstuer nennen, weil sie nicht auch in die Erde fassen und Früchte hinein- und herauslegen.

Wir aber, die wir freie Kinder der Sonne und des Lichtes sind, wollen dem großen Geiste treu bleiben und ihm nicht das Herz mit Steinen beschweren. Nur verirrte kranke Menschen, die Gottes Hand nicht mehr halten, können zwischen Steinspalten ohne Sonne, Licht und Wind glücklich leben. Gönnen wir dem Papalagi sein zweifelhaftes Glück, aber zertrümmern wir ihm jeden Versuch, auch an unseren sonnigen Gestaden, Steintruhen aufzurichten und die Menschenfreude zu töten mit Stein, Spalten, Schmutz, Lärm, Rauch und Sand, wie es sein Sinn und Ziel ist.

DER WIEDERAUFBAU IN DEN ZERSTÖRTEN GEBIETEN NORDFRANKREICHS.

Von OTTO GRAUTOFF. Hierzu die Tafeln 9—10.

Eine Fahrt durch die zerstörten Gebiete des nördlichen Frankreichs gehört zu den schmerzlichsten Eindrücken, die den Fremden in Frankreich erwartet. Man fährt durch ein Ruinenfeld, durch Dörfer und Städte, die in Schutt und Asche liegen, aus denen hier und da aufragende Pfeiler an Kirchen, hohe, melancholische Mauerflächen an Rathäuser oder sonstige städtische Bauten erinnern. In diesen Trümmern suchen Menschen nach Andenken an ihre Habe, oder sie bemühen sich, die Grenzen ihres Besitztums ausfindig zu machen. Aus einzelnen eingestürzten Häusern wird der Schutt herausgeholt. Zerschossene Häuser werden wieder instand gesetzt. Terrainverschiebungen werden ausausgeglichen, Wege und Landstraßen gangbar gemacht.

Man spürt in den Aufräumungsarbeiten und in dem Wiederaufbau keineswegs immer ein System, nicht immer organisierte, zielbewußte Arbeit, die von einer Stelle aus angeordnet und geleitet wird. Das ließe sich leicht tadeln. Allein nur ein oberflächlicher Beobachter wird das tun. Wandert man selbst durch Dörfer und Städte, wird man sich des ungeheueren Umfangs dieses großen Unglücks bewußt, wird auch ratlos und wüßte nicht, wo man anfangen sollte.

Der Staat ist eigentlich dazu da, die Hilflosigkeit der einzelnen Bürger zu überwinden, ihnen Stütze und Halt zu bieten; aber die französische Regierung leidet zurzeit unter den schwersten Geldnöten. Gleichzeitig werden unermeßliche Anforderungen an dieselbe Regierung gestellt. Zahllose Nationaldenkmäler befinden sich in ernster Lebensgefahr. Für ihre Rettung und Erhaltung mußte der Staat allein 36 Millionen flüssig machen, die sich folgendermaßen verteilen: 3 Millionen für das Departement de l'Aisne, darunter 400000 Franken für die Kathedrale in Soissons und 650000 Franken für das Kollegium in Saint-Quentin, 700000 Franken für die Kunstbauten in den Ardennen, 3 Millionen für den Pas de Calais, davon die Hälfte für Arras, je $1^1/_2$ Millionen für die Somme und die Oise, je $1^1/_2$ Millionen für die Marne und Maas, 1 Million für die Meurthe und Mosel, 1 Million für den Norden usw. Dieser Gesamtbetrag, der nur für die ersten, dringenden Notstandsarbeiten ausreicht, übersteigt die Gesamtsumme des Budgets der Denkmalpflege um das Sechsfache.

Ein weiteres Hindernis, die Arbeiten schneller zu fördern, ist der große Mangel an männlichen Arbeitskräften, der sich in Frankreich besonders in der Provinz fühlbar macht. Die vorhandenen Arbeitskräfte sind nicht alle geeignet für Leistungen, die beansprucht werden. Hinzu kommt, daß die großen und wohlhabenden Industriellen vor allem den Wiederaufbau ihrer Fabriken betreiben. Sind die Fabriken wieder instand gesetzt, so wird die Industrie wieder aufgenommen. Dadurch aber werden dem allgemeinen Wiederaufbau von neuem wertvolle Arbeitskräfte entzogen. Dieser Erwägung wird entgegengehalten, daß die Wiederaufnahme der Industrie für Frankreich auch eine Lebensfrage sei. So ergibt sich ein circulus vitiosus, aus dem schon

in normalen Zeiten eine Regierung schwer einen Ausweg finden kann, der aber unter den obwaltenden Umständen nicht zu überwinden ist.

Zieht man alle diese Schwierigkeiten in Betracht, so ist das, was Regierung, Stadtverwaltung und die bürgerliche Initiative geleistet haben, anerkennenswert. In erster Linie sind die Eisenbahnlinien, Kanäle, Landstraßen und Landwege wieder in brauchbaren Zustand gesetzt. Hier ist mit Energie und Umsicht gearbeitet worden. Alle größeren und die meisten kleineren Verkehrswege sind benutzbar gemacht. Der Eisenbahnverkehr vollzieht sich so regelmäßig wie vor dem Kriege. Die städtischen Trambahnen verkehren an vielen Orten wieder. Die elektrische Bahn von Laon nach Reims ist im Betrieb. Überall, wo schon neues Leben erwacht ist, sind die alten Bahnhöfe instand gesetzt oder — teils in primitiver Art — neue Bahnhöfe errichtet. Die Straßen der Städte sind wiederhergestellt, die Einschußstellen und die zerrissenen Bürgersteige ausgebessert.

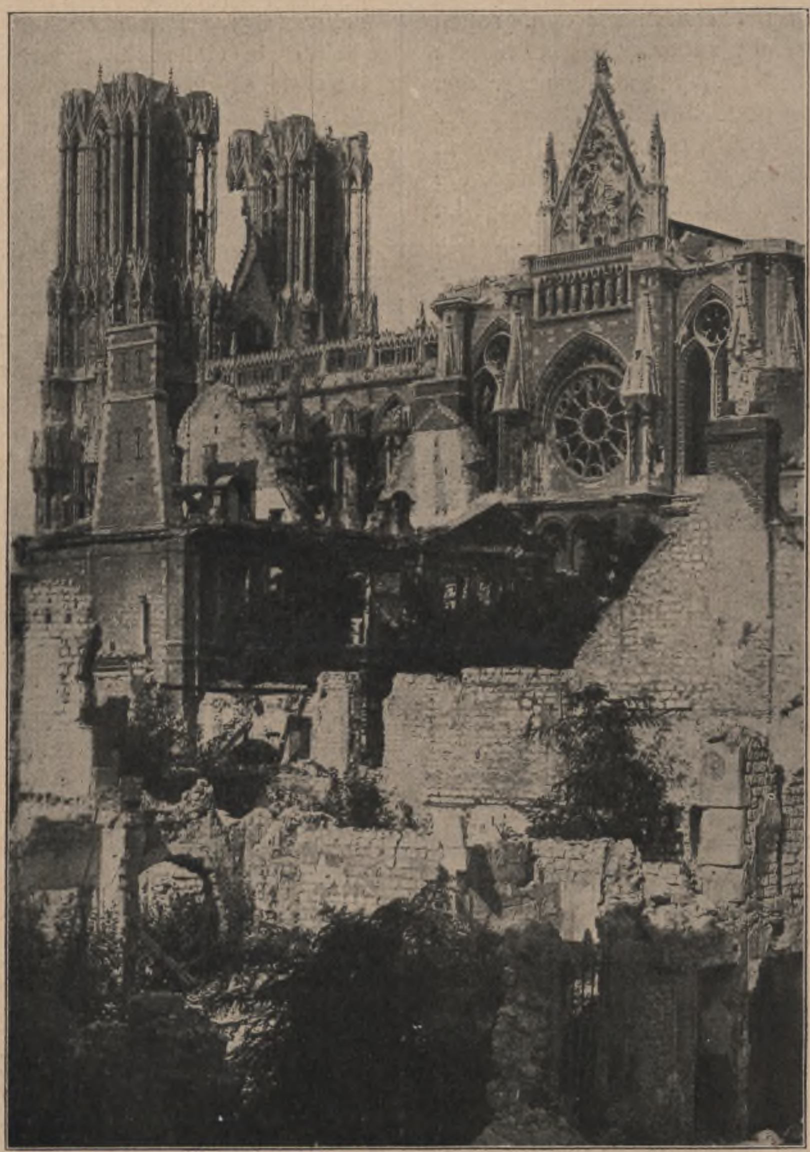


Abb. 3. Kathedrale und erzbischöfliches Palais in Reims.

Im Norden sind die Schäden am schnellsten und gründlichsten beseitigt. Das stark zerstörte Béthune, das 1918 unbewohnbar war und öde und verlassen unter den Ruinen dalag, ist heute schon wieder eine lebhafte Stadt. In Arras wurden 1914 4500 Häuser gezählt. 1200 wurden im Kriege ganz, 3200 teilweise zerstört. Alle diese Häuser waren 1918 unbewohnbar. Nur etwa hundert Bauten sind vom Kriege verschont geblieben. Vor dem Kriege hatte Arras 26000 Einwohner. Heute zählt es 50000. Teilweise wohnen die Bürger der Stadt in hölzernen Notstandsbauten, aber man beginnt bereits die Fassaden am großen und kleinen Platz wiederherzustellen. Lens zählte vor dem Kriege 35000 Einwohner, heute 10000. Wie in Arras, so kann man auch in Lens heute schon wieder alles kaufen, dessen Städter bedürfen. Die Schulen und Hospitäler sind instand gesetzt. Ein Möbelgeschäft in Lens hat in den letzten sechs Monaten einen Umsatz von 3890000 Franken gehabt. Es handelt sich größtenteils um neue Möbel. Möbel aus dem liquidierten Besitz früherer Auslandsdeutscher sieht man nirgends. Vielseitig klagt die Bevölkerung über die Verschleppungsmanöver der Pariser Zentrale. Lauter erheben sich diese Klagen in den östlichen Provinzen, in denen die Arbeiten der Aufräumung und des Wiederaufbaus nicht in dem gleichen Maße gefördert sind. Die Bevölkerung ist nicht deutschfeindlich. Sie fordert von Deutschland Bezahlung der Kriegsschäden, ist aber mißtrauisch, ob die Zahlungen erfolgen werden.

Inzwischen werden in Paris Verhandlungen geführt, die zu einer Umwandlung des gesamten Städtebauwesens Frankreichs führen sollen. Mehrere Ministerien, die Direktion der schönen Künste, die Provinzialstände und die Stadtverwaltungen nehmen an diesen Tagungen teil, auf denen nach einer neuen Basis für den Städtebau nach wirtschaftlichen, gesundheitlichen und sozialen Grundsätzen der neuen Zeit gesucht wird. Man weiß aus deutscher Erfahrung, wie schwerfällig ein solcher Ausschuß arbeitet, der sich aus verschiedenen Verwaltungsgebieten zusammensetzt. Alle Nachrichten, die bisher über diese Verhandlungen in die Öffentlichkeit gedrungen sind, bewegen sich daher auch nur in allgemeinen Andeutungen, die im Grunde genommen nicht viel mehr erkennen lassen als den guten Willen der Zentralleitung, ganze Arbeit im großen Stile zu leisten.

Auffällig ist, daß bisher noch mit keinem Worte davon gesprochen worden ist, aus der großen Reihe junger Architekten die besten Kräfte zu architektonischen Organisatoren im Städtebauwesen zu berufen.

In Frankreich haben sich vor etwa fünfzehn Jahren eine stattliche Anzahl junger Leute von Malerei und Plastik abgewandt und zuerst der Innenarchitektur zugewandt. Diese tapferen, jungen Künstler sind einen schweren, aber nützlichen Weg gegangen. Sie haben ganz von unten an begonnen, haben mit eigenen Händen Stühle, Tische, Schränke gebaut, haben Wandbespannungen, Beleuchtungskörper und dergleichen mehr entworfen, sind ganz allmählich vorgeschritten zur Ausstattung ganzer Innenräume. Von der Innenarchitektur sind manche von ihnen zur Außenarchitektur übergegangen. Schon vor dem Kriege haben einige von ihnen Siedlungspläne und Villenkolonien entworfen. Heute entwickeln sie Städtebaugedanken — aber für sich. Bis jetzt hat noch keine offizielle Stelle aus diesen Kreisen Künstler berufen. Niemand hat sich bisher daran erinnert, daß auf Künstlern wie Paul Baignères, Paul Follot, André



Abb. 4. Die Kathedrale in Reims von der Rue Carnot.

Groult, Charles Dufresne, G. L. Jaulmes, Francis Jourdain, J. E. Laboureur, André Mare, Fernand Nathan, Paul Poisson, Maurice Chénioux, Charles Stern, M. L. Sue, H. Tauzin, Paul Véra und ihren Kameraden die Zukunft der französischen Architektur beruht. In diesem Kreise wurde mir gesagt: „Wir warten ab. Die Gewalt der Verhältnisse wird die Regierung zwingen, uns zu rufen." Ob diese Politik vornehmer Zurückhaltung die richtige ist, kann ein Ausländer nicht entscheiden. Bedenklich erscheint, daß für diejenige Stadt, die den Franzosen mit Recht die teuerste ist, für Reims keiner aus diesen Kreisen, ja nicht einmal ein Franzose herangezogen worden ist. Der Plan des amerikanischen Architekten G. B. Ford für den Wiederaufbau von Reims wurde von der Stadtverwaltung angenommen; auf Grund einer nationalistischen Hetze wurde aber die Stadtverwaltung gezwungen den Fordschen Plan wieder aufzugeben. Neuerdings ist der französische Architekt Abeler zum Stadtbaumeister von Reims ernannt.

Wir sind in der Lage, einen Stadtplan von Reims abzubilden, in dem die gänzlich zerstörten Bauten gelb, und diejenigen, die zwar nicht vollständig zerstört, aber nicht wiederherstellbar sind, gelb schraffiert eingezeichnet sind.

Die erhaltenen oder wiederherstellbaren Bauten sind in verschiedener Weise schwarz schraffiert.

Betrachtet man ferner die fünf Aufnahmen von der Kathedrale, dem Rathaus und dem Stadtinnern, so gewinnt man einen Eindruck von der unermeßlichen Arbeit, die es zu leisten gilt. Von 13806 Häusern der Stadt waren am 5. Oktober 1919 65 bewohnbar. 39 öffentliche Bauten sind vollständig vernichtet, 108 teilweise; darunter das Rathaus und die Musikschule.

Die Reimser haben inzwischen unter Leitung ihres Bürgermeisters, Charles Roche, bedeutende Notstandsarbeiten vollbracht. Der größte Teil der 4131 Häuser, die nicht vollständig zerstört worden sind, ist notdürftig ausgebessert und bewohnbar gemacht. Im Stadtpark neben dem Square Colbert ist eine große Anzahl einstöckiger Familiennothäuser aus Holz in einfachen, schlichten Formen errichtet worden, die natürlich nicht für die Dauer bestimmt



Abb. 5. La rue Carnot in Reims.



Abb. 6. Das Rathaus in Reims. Zustand 1918—1920.

sind. In diesen feuergefährlichen Wohnungen und in den alten, ausgebesserten Häusern wohnen etwa 60000 Menschen. Vor dem Kriege zählte Reims 120000 Einwohner. Die größte Reimser Kammgarn- und Seidenfabrik, die Firma Holden, die 22 Hektar umfaßte, ist vollständig zerstört gewesen. 300 Maschinen waren vernichtet.

Noch heute liegt ein großer Teil dieser Fabrik in Trümmern. In einem Jahr hofft dieser Industrielle die Hälfte seines Hauses wieder aufzubauen. Die Firma Benviet, die nicht ganz so schwer gelitten hat, beschäftigt schon heute 350 Arbeiter und liefert wieder 5000 m Stoff täglich. Reims besaß einen großen Sportplatz. Der Marquis de Polignac hat es übernommen, diesen Sportplatz auf seine Kosten wieder in gebrauchsfähigen Zustand zu setzen.

Aus dieser Aufreihung ergibt sich, daß die bürgerliche Initiative viel leistet. Durch jeden Reimser, der wieder ein Dach über sein Haupt bekommt, wird dem Bürgermeister eine Sorge abgenommen. Aber dadurch, daß hier und da aus den Ruinen neues Leben ersteht, daß auf Trümmern sich Holzhäuser erheben, daß zerschossene Häuser wieder geflickt werden, wird die Durchführung großer, städtebaulicher Gedanken erschwert. Soll man, nachdem einzelne sich endlich wieder eine Wohnstätte verschafft haben, endlich wieder Erwerbsmöglichkeiten gefunden haben, sie nach Jahresfrist wieder aus ihrem Heim vertreiben, um großzügige Städtebaupläne durchführen zu können?

Der erste Plan, den der Amerikaner Ford entworfen hat, hat von allen Seiten so heftige Anfeindungen erfahren, daß die Stadtverwaltung den Architekten veranlaßte, den Plan noch einmal zu revidieren. Diesen überarbeiteten Plan Fords bilden wir hier ab. Die französischen Kunstfreunde, die an diesem zweiten Entwurf auch noch Anstoß nahmen, haben nicht ganz unrecht, wenn sie behaupten, dieser Amerikaner behandele die Krönungsstadt der französischen Könige wie eine Stadt des Wilden Westen. Ohne Rücksicht auf die historischen Baudenkmäler, deren Ruinen noch in zahlreichen Straßen aufragen, und ohne Rücksicht auf die baugeschichtliche Entwicklung der Stadt werden Straßen und Plätze verbreitet. Die Straßenlinien werden in möglichst gerader Linie über die Trümmerfelder hinweggelegt. Das entspricht nüchtern und entschieden den wirtschaftlichen, gesundheitlichen und sozialen Grundsätzen der Gegenwart und ermöglicht eine freie Entfaltung der Industriestadt Reims. Unter diesen rein praktischen Gesichtspunkten ist gegen den Plan nichts einzuwenden. Es läßt sich sogar nicht einmal sagen, daß Ford in seinem Plan lieblose Geringschätzung gegen die großen Baudenkmäler der Stadt bewiesen habe. Das Rathaus und der Justizpalast behalten ihre dominierende Lage. Die Kathedrale ist verständnisvoll mit einem Park umgeben, nach dem Vorbilde von Notre Dame in Paris.

Es ließe sich natürlich auch ein anderer Plan denken. Ich glaube, die französischen Künstler, die ich hier nannte, würden weder so entschieden, noch so praktisch vorgehen. Sie würden voraussichtlich mehr Gewicht auf das Stimmungsmäßige legen und im Wiederaufbau den Charakter der alten Krönungsstadt zu wahren sich mühen. Wenn die wirtschaftliche Entfaltung von Reims nicht rasch ins Amerikanische steigt — was kaum anzunehmen ist —, so wäre der Neubau der Stadt vielleicht besser von Franzosen geleitet worden. Allerdings hätte schneller gearbeitet werden müssen; denn inzwischen sind viele Gebäude ausgebessert und bezogen worden, sodaß in vielen Straßen die Frontlinien festgelegt sind. Dadurch sind Abeler in vieler Beziehung die Hände gebunden.

Die jungen französischen Künstler hatten es vor 10 Jahren sehr schwer, sich gegen die Industrie und gegen die offizielle Architektur durchzusetzen. In diesem Augenblick riefen sie die Deutschen zu Hilfe, die ihre zeitgemäßen Ideen schon erfolgreicher durchgesetzt hatten. Die Ausstellung Münchener Innenarchitektur im Pariser Herbstsalon des Jahres wurde zu einem Wendepunkt für die jungen Pariser Architekten. Vom Jahre 1912 an erzielten die Franzosen Anerkennungen und Erfolge. Seit Kriegsende stehen die Architekten, die nach deutschem Muster eine Reihe „Vereinigter Werkstätten“ gegründet haben, auf festem Boden und haben reichliche Aufträge. Es wäre schön, wenn jetzt wieder die Deutschen gerufen würden, um im völkerversöhnenden Sinne zusammen mit den Franzosen gemeinsame Arbeit zu leisten. Viele französische Künstler sind bereit zu diesem Zusammenwirken mit Deutschen; allein die französische Presse hört nicht auf, die Deutschen

zu begeifern. Wie sie das kollegiale Zusammenwirken von Deutschen und Franzosen im Jahre 1911 mit Haß und Eifersucht in den Schmutz gezogen hat, wie sie auch heute noch die art boche — worunter hauptsächlich die deutsche Architektur zu verstehen ist — in der widerwärtigsten Weise beschimpft, so ist von ihr kaum so viel Vernunft zu erwarten, daß sie einem solchen Plane ihre Unterstützung leihen würde.

Vielleicht aber erweist sich der Kreis der französischen Architekten, den ich mit einigen Namen charakterisierte, schon als so stark, daß er ohne und sogar gegen die Presse einen Plan durchsetzt, der im höchsten und in einem bedeutungsvollen Sinne der europäischen Kulturgemeinschaft dienlich sein würde.

Kraft und Einfluß besitzt dieser Architektenzirkel. Unter zustimmender Mitwirkung von Parlamentariern leiten diese Künstler im Verein mit Kunstpädagogen eine Umbildung der künstlerischen Erziehungsmethoden ein. Alle Zweige des Kunstunterrichts sollen von Grund auf reformiert werden. Von diesen Reformen ist schon oftmals gesprochen worden; aber dieses Mal scheint die Bewegung umfassender, allgemeiner und kraftvoller als früher zu sein; und es ist kaum anzunehmen, daß die alten „Pompiers" noch einmal triumphieren werden. Siegen aber die Jungen, so wird auch das gesamte Städtebauwesen in Frankreich eine Umwandlung erfahren.

DAS AMERIKANISCHE PROJEKT FÜR REIMS.

Die beiden letzten Tafeln dieses Heftes stellen die bitter umkämpfte Stadt Reims dar, einmal die Zerstörung des Stadtkerns durch die Beschießung, ohne deren Darstellung sich keine auch nur entfernt zureichende Unterlage für den zweiten Plan gewinnen ließe: das Projekt des amerikanischen Architekten Ford für den Wiederaufbau von Reims. Wer das erste Blatt eindringlich betrachtet und den ineinandergewachsenen Organismus dieser alten Stadt durchfühlt hat, wird keine Möglichkeit haben, dem zweiten Blatt Anerkennung zuteil werden zu lassen. Da ist einmal ein Stadtkörper, der im Lauf der Jahrhunderte sich im wesentlichen ringförmig vom Herzen aus nach außen erweitert hat und, mit den repräsentativen Bauten kirchlicher und weltlicher Macht im Zentrum, den überzeugenden Eindruck eines nach inneren Notwendigkeiten Gestalteten ausübt.

Nun hat der amerikanische Architekt über diesen teilweise zerstörten, dennoch in seiner Wesensform höchst lebendigen Organismus das Netz eines sehr kaltherzigen und nüchternen Systems gelegt. Das Stadtzentrum ist übermäßig monumental betont, so hat man südlich der Place Royal den Häuserblock fortgeschafft, der bisher den Platz und seinen repräsentativen Bauten Charakter gab, der in seinem südwestlichen Teile aber den Dimensionen der Kathedrale Maß und Beziehung zutrug, durch die erst sie zu jenem tiefen Eindruck aufwachsen konnte, der heute an das rührt, was — übernational — das Gewissen der Welt genannt werden könnte.

*

Diese Freilegung gotischer Kirchen, in Deutschland seit Jahren als Unfug erkannt, feiert in dem Fordschen Projekt eine unerwartete Auferstehung. Über den alten Stadtplan ist dann ein nüchternes System von Vertikal- und Horizontalstraßen gelegt, das, mit ein wenig mehr Liebe, schließlich mit dem Plan des alten Reims hätte zusammengebracht werden können. Dann aber kommen die Diagonalstraßen, die wohl den bösesten Teil dieser Art von Stadtplanung bedeuten.

Da ist südlich des verschwundenen Zentralblocks ein Sternplatz projektiert, mit zwei neuen Monumentalbauten, einer Bibliothek und einer Musikakademie. Wohntechnisch äußerst unglückliche Blockreste zwischen teils vorhandenen, teils projektierten Straßen bleiben übrig. So geht's fast überall auf dieser Planung zu, an die miserablen spitzwinkligen Blöcke und die Wirkung der sich hieraus notwendig ergebenden Grundrißbildung auf die Wohnungen und die Bewohner scheint niemand gedacht zu haben. (So was kommt übrigens nicht nur in Amerika vor, Deutschland selbst hat hinreichend schöne Beispiele für monumentale Sternplätze, für die daraus folgende, mehr wie mangelhafte Block- und Wohnungsgestaltung.) Am Ostrande der Planung betrachte man sich z. B. die Neugestaltung der Esplanade Cérès. Früher hatte dieser Platz schon reichlich viel Öffnungen, im neuen Projekt sind die noch gebliebenen geschlossenen Platzkonturen ganz aufgelöst, eben wieder durch jene ebenso beliebten wie unglücklichen Diagonalstraßen, die die Platzgestaltung mehr in Trümmer schlagen, wie die Beschießung es vermocht hätte. Weiter südlich die Überschneidung des Boulevard de la Paix durch ein ganz tolles Ding von Diagonalstraße, ein Beispiel für vieles Gleichartige in jener Planung, das der Leser auch ohne besonderen Hinweis sicher selbst finden wird.

Der Plan von Ford ist von den Franzosen nunmehr, nicht mit Unrecht, abgelehnt worden, und der Verfasser ist, Zeitungsmeldungen zufolge, in seine Heimat zurückgekehrt. Ganz abgesehen von dem speziellen Fall sind es wohl zwei Hauptfehler dieser wie auch vieler deutscher Stadtplanungen. Erstens das festgelegte, rein artistische Schema, nach dem gearbeitet wird. Unterwertung alles organisch Gewachsenen, Folge des Zeitalters der Maschine und des Typs. Sodann und vielleicht ausschlaggebend die planimetrische Auffassung der ganzen Aufgabe. Städtebauplanungen sind keine Angelegenheit von Papier und Linien, und unsere Leser werden sich aus dem Jahrgang 1920 gewiß der vollständig modellplastisch durchgearbeiteten Teile von Helsingfors erinnern, wie an Flugzeugbilder u. a. m. In diesem Jahrgang, und zwar bereits in den ersten Heften wie auch später wird gezeigt werden, wie im „Städtebau" stereometrische Grundlagen für jede Planung mehr und mehr Geltung gewinnen.

Diese stereometrische, raumschöpferische Anschauung städtebaulicher Planungen scheint mir die Bedeutung jener entscheidenden Wende zu haben, die die letzte Vergangenheit mit ihren geometrisch-ornamentalen Begriffen von der Zukunft scheidet, die Körper modelliert, Räume schafft, und der die entscheidende dritte Dimension der Tiefe, die von der Oberfläche fortführt, mehr zu bedeuten beginnt, wie ein fachmännisches Problem, nämlich eine innere seelische Notwendigkeit.

H. de Fries.

DAS WIEDERAUFBAUPROBLEM DER ZERSTÖRTEN GEBIETE NORD-FRANKREICHS.

Der großen Mehrheit des deutschen Volkes sind die Auswirkungen der Niederlage, des Zusammenbruches, des Friedens von Versailles für die Zukunft auch noch annähernd nicht klar geworden. Jener seltsame Optimismus, der bis zur Mitte des April sogar die maßgebenden und informierten Regierungskreise beherrschte, zeigt eine schmerzliche Verkennung der Gesamtsituation, deren Folgen immer bitterer sich fühlbar machen.

Im besetzten Rheinland ist man schon seit längerer Zeit durchaus weniger zukunftsgläubig. Ich verweise auf einen Vortrag des Geh. Regierungsrates Dr. Eckert, den er vor der Vereinigung rheinischer und westfälischer Banken im Dezember vorigen Jahres gehalten hat und der jetzt gedruckt vorliegt. (Marcus & Weber, Bonn.) Den Schluß seiner Ausführungen bilden folgende Sätze:

„Das Ziel muß sein: die Beseitigung der heutigen Anarchie durch politische Verständigung auf dem Boden tatsächlicher Interessengemeinschaft. Unsere Hoffnungen liegen in der ökonomischen Verknüpfung des deutschen Wirtschaftsbaues mit den Interessen der Nachbarländer. Wir erwarten Überprüfung und Abänderung des Vertrages von Versailles, nicht aus Mitleid mit Deutschland, sondern zu gegenseitigem Nutzen nach den Tatsachen des Wirtschaftslebens. Um die Revision anzubahnen, müssen wir unsere Taktik ändern. Notwendig wird, daß wir einsehen und bekennen, was ist. Mit Schlagworten, wie sie den Titel von Weihnachtsbüchern zieren, mit Aufschriften, wie etwa ‚Im Felde unbesiegt‘, ist es heute nicht getan. Wir sind besiegt, wir haben unterzeichnet, wir müssen tun was möglich ist. Wir müssen im Schatten leben, im Schatten zu gedeihen suchen.“ Eckert wendet sich weiter gegen die „Breiigen allgemeinen Protestnoten“ und fordert, daß wir mit werktätiger, helfender Arbeit unsererseits die Friedensära einleiten. „Wir müssen handeln und arbeiten, voll guten Willens, damit aus des Zwangs Erfüllung unsere Lage allmählich sich bessere.“

Eine Besserung unserer Lage bedingt aber zuvor die ungefärbte Erkenntnis ihrer Voraussetzungen. Hierzu dürfte eine genauere Einsicht in den Umfang der Zerstörungen in Nordfrankreich unerläßlich sein, ferner die Kenntnisnahme der Tatsache, daß die Baukosten in Frankreich etwa um das fünffache gestiegen sind. Nur so können wir dazu kommen, der ungeheuerlichen Zahl der Wiedergutmachungsmilliarden ein stärkeres Begreifen entgegenzubringen, wie allgemein üblich ist. Verwiesen werden soll hier auf die Denkschrift des Reichsministeriums für Wiederaufbau, in der über den Stand der Wiederaufbauarbeiten in Nordfrankreich genauere Angaben gemacht werden. Danach sind im wesentlichen wiederhergestellt die Verkehrswege. 5300 km zerstörter Eisenbahnstrecke sind bis auf einen geringen Rest wieder betriebsfähig. Von 1510 gesprengten Brücken sind noch etwa 500 nicht benutzbar. Was die Zerstörung der Bergwerke betrifft, so betrug der hierdurch verursachte Förderungsausfall im Januar 1921 etwa 50% der französischen Förderung von 1913. Von 4500 zerstörten Fabriken waren bis zum 1. November 1920 3392 wieder voll in Betrieb gesetzt. Am stärksten fühlbar macht sich heute noch die Zerstörung der Wohnhäuser. Vollständig zerstört wurden 319 269 Häuser, teilweise vernichtet 333 675 Häuser. Davon sind wieder aufgebaut 2000 Häuser und etwa 14 000 sind provisorisch ausgebessert. Der Riesensumme des Zerstörten gegenüber ist also auf dem Gebiet des Wohnungsbaues fast nichts geleistet worden. Alles ist noch zu tun.

*

Der Allgemeine Deutsche Gewerkschaftsbund hat im April der Regierung Leitsätze für den Wiederaufbau vorgelegt. Unter den acht Punkten dieses Wiederaufbauprogramms muß der vierte besonders unterstrichen werden, der noch vor dem kommenden Winter die Aufstellung von ca. 25 000 Holzhäusern fordert, um der ungemein dringenden Wohnungsnot in den zerstörten Gebieten vorerst zu begegnen. Die Holzhäuser, die von der deutschen und österreichischen Halzbauindustrie hergestellt werden, sind fast ausnahmslos doppelwandig und gut transportabel. Die Lebensdauer eines großen Teiles der erforderlichen Holzhäuser übersteigt aber ihre vorläufige Verwertung beim Wiederaufbau um Jahrzehnte. Es ist daher schon heute mit allem Nachdruck zu fordern, daß jedes, mit fortschreitender Reparation in Frankreich überflüssig werdende Haus nach Deutschland zurückgeschafft wird und dann hier zum allmählichen Ausgleich der Wohnungsnot Verwendung findet. Transport, Reparatur und Montage beanspruchen nur einen Bruchteil der Unkosten eines neuen Hauses, die heute ziemlich durchschnittlich auf die Kosten von Massivbauten heraufgedrückt worden sind.

Es ist allmählich wahrscheinlicher geworden, daß Arbeitskräfte und Material aus Deutschland doch trotz Sträubens französischen Unternehmertums im zesrtörten Gebiete Verwendung finden wird. Der französische Abgeordnete Hennessy, ein bekannter Großindustrieller, der in einer französischen Zeitschrift als einzig praktische Lösung Wiedergutmachung durch Arbeit und Lieferungen forderte, und dafür in der Pariser Presse heftig angefehdet wurde, dürfte, unter dem Zwange wachsender Not auf beiden Seiten, mit seinen Anschauungen sehr bald weniger isoliert dastehen. Diese Art des Wiederaufbaues könnte Deutschland sicherlich sehr viel schneller und sicherer leisten, als die Zahlung einer phantastischen Summe in französischer Währung. Kommt aber, wie wir hoffen wollen, eine Einigung über praktische Zusammenarbeit beim Wiederaufbau bald zustande, so muß in erster Linie dafür Sorge getragen werden, daß durch übermäßige Gewinne des Großunternehmertums einer verarmten Nation nicht doch noch indirekt Summen erpreßt werden, die zu ersparen sind und die erspart werden müssen, wenn die Zahl der Jahre jenes im Anfang erwähnten Daseins im Schatten für Deutschland nach Möglichkeit abgekürzt werden soll.

*

Daß eine, wenn auch allmähliche, so doch zuletzt vollkommene Änderung der deutschen Einstellung nicht nur der Welt, sondern vor allem sich selbst gegenüber erste Voraussetzung einer besseren Zukunft ist, darüber möge nie-

mand sich täuschen. Aus Briefen aus Südengland und aus den Vereinigten Staaten möchte ich nur zwei Sätze wiedergeben, die auf ein übernationales Vergessenwollen und rein menschliches Zusammenhangsgefühl hoffnungsvoll hindeuten. „Kann sich denn Deutschland gar nicht gewöhnen, auch draußen das Gute, auch zu Hause das Schlechte zu sehen? Wir möchten uns ihm, nicht nur seinen Kindern, in Freundschaft gesellen“ und „wenn Deutschland die Würde des reinen Herzens zeigt und weder von gekrönten noch ungekrönten Schwindlern sich von den Geboten der Sittlichkeit verleiten läßt, wird ihm Amerikas Volk nicht nur mit ermutigenden Worten, sondern auch mit Helfertat beistehen“.

Es ist in diesen Sätzen einiges, das Mut verleihen könnte zu dem Glauben, daß nationale Verhetzung auf der ganzen Welt im Begriff ist, zurückzugehen und dem Menschen, vielmehr dem Herzen des Menschen die Freiheit des Fühlens und des Handelns allmählich zurückgegeben wird. Einen der schönsten Beweise hierfür bildet die Hilfe für die Kinder Deutschlands und Österreichs, die ohne die warme und tatkräftige Unterstützung nicht nur im Kriege neutraler Staaten, wie Schweden, Dänemark, Holland, der Schweiz und anderer kaum denkbar gewesen wäre, sondern die gerade besonders in den ehemals feindlichen Ländern, wie Italien, England, vor allem durch die nicht hoch genug zu bewertenden Hilfeleistungen der amerikanischen Quäker überwiegende Teile von kommenden Generationen in Mitteleuropa vor dem Verhungern gerettet hat.

So bleibt Hoffnung, daß engherziger Egoismus nationalen Hasses endlich überwunden wird, nicht durch dauerndes Rückwärtsschauen und Aufreißen von Wunden einer Vergangenheit, die tot ist, sondern durch hingebende und gemeinsame Arbeit aller an der Zukunft der Menschen, die heute noch Kinder sind, eines Tages aber die Last der Verantwortung für den Sinn der Welt, für die Idee des Menschen auf ihren heute noch allzu schwachen Schultern zu tragen haben werden. H. de Fries.

CHRONIK.

PROFESSOR PETER BEHRENS, NEUBABELSBERG hat einen Ruf als Lehrer der Architektur an die Kunstakademie in Düsseldorf angenommen. Es ist zu hoffen, daß ihm in seinem neuen Wirkungskreis auch hinreichende Möglichkeit zur praktischen Betätigung gegeben wird, vornehmlich seitens der rheinisch-westfälischen Industrie.

Der Architekt **BRUNO TAUT, BERLIN** ist in Magdeburg zum **STADTBAURAT** gewählt worden und hat inzwischen diese Wahl angenommen. Trotz der Ungunst der wirtschaftlichen Verhältnisse wäre es wünschenswert, wenn Herrn Taut in Magdeburg sich ein größeres Arbeitsfeld für seine Fähigkeiten erschließen würde.

Für die neugeschaffene Stelle eines Technischen Stadtrates in Kiel wurde der bisherige Leiter des Städtischen Hochbauamtes in Rüstringen **STADTBAURAT DR.-ING. HAHN** von der Bürgerschaft gewählt. Dr.-Ing. Hahn, der vor kurzem auch zum Stadtbaurat für Hochbau in Stettin gewählt worden war, hat die Wahl in Kiel angenommen und wird schon Ende Mai sein neues Amt antreten. Die Stadt Kiel stellt dem neuen Stadtrat große Aufgaben auf dem Gebiete des Städtebaues und Siedlungswesens.

AUSSCHREIBUNG DES POSTENS EINES STÄDTEBAUDIREKTORS. Der Magistrat Berlin hat beschlossen, die Stelle eines Direktors und Generaldezernenten für Städtebau, Siedlungs- und Wohnungswesen vorbehaltlich der Zustimmung der Stadtverordneten mit dem Titel eines Städtebaudirektors zu schaffen. Diese neue Stelle soll öffentlich ausgeschrieben werden, um eine hervorragende Kraft, die notwendig ist, um die vorliegenden Riesenaufgaben zu beherrschen, für dieses Amt zu gewinnen.

NORDISCHE WOCHE IN LÜBECK. Es wird beabsichtigt, in der Zeit vom 1. bis 11. September d. J. in Lübeck eine „Nordische Woche“ zu veranstalten. Der leitende Grundgedanke hierbei ist, die wirtschaftlichen wie auch die geistigen Beziehungen, die seit Jahrhunderten zwischen Lübeck und den nordischen Ländern bestehen, zum Ausdruck zu bringen und andererseits Verbindungen, die durch den Krieg unterbrochen worden sind, wieder fester zu knüpfen. An diese Veranstaltung, die in erster Linie wirtschaftliche Bedeutung haben soll, schließen sich Vorträge und Darbietungen mit rein künstlerischem Inhalt an, Theater, Musik, Kunst und Architektur wird gezeigt werden. Die geistige Verwandtschaft auf diesen Gebieten mit dem Nordlande ist sehr vielgestaltig, und gewiß wird manche Anregung für beide Teile gegeben werden. Sowohl für die Kunst wie auch für die Architektur-Ausstellung ist eine Gegenüberstellung von Werken neuerer Künstler geplant. Für die Architektur-Ausstellung „Der Wohnbau“ ist an erster Stelle der Kleinwohnungs- und Siedlungsbau nach dem Kriege, an zweiter Stelle der Wohnbau vor dem Kriege in Aussicht genommen. Der für die Ausstellung gebildete Ausschuß setzt sich zusammen aus den Architekten Redeldorff, Runge, von Ladiges und Baurat Virck als Vorsitzenden.

MITTELDEUTSCHE AUSSTELLUNG MAGDEBURG 1922. Der Garantiefonds, der vom 15. Mai bis 15. Oktober 1922 in Magdeburg stattfindenden Mitteldeutschen Ausstellung, zu dessen Bildung bisher ausschließlich Magdeburgs Industrie, Handel und Gewerbe eingeladen worden war, hat bereits die Höhe von 3¹/₄ Mill. M. erreicht. Die Anmeldungen und Anfragen zur Beschickung der Ausstellung lassen das starke, ständig steigende Interesse der mitteldeutschen Industrie für die Ausstellung erkennen. In der letzten Sitzung des städtischen Ausschusses wurde die Frage, ob die kommunistischen Unruhen oder die außenpolitische Unsicherheit durch die Maßnahmen des Feindbundes eine Verschiebung der Ausstellung geboten erscheinen lassen, übereinstimmend verneint. Die Stadt Magdeburg ist von den Unruhen nicht nur vollkommen verschont geblieben, sondern auch die Arbeiterorganisationen Magdeburgs haben durch ihre Beteiligung am Garantiefonds der Ausstellung gezeigt, welche Bedeutung auch sie der Ausstellung für den Wiederaufbau des Wirtschaftslebens beimessen. Gegenüber den Sanktionen des Feindbundes haben führende Köpfe der deutschen Industrie ihrer Meinung dahin Ausdruck gegeben, daß die deutsche Industrie sich nunmehr in höherem Maße um das Inlandsgeschäft und besonders den mitteldeutschen Markt bemühen werde. Es ist deshalb erst recht zu erwarten, daß die deutsche Industrie der Mitteldeutschen Ausstellung ein noch viel größeres Interesse entgegenbringt. Anfragen und Anmeldungen sind zu richten an die Geschäftsstelle der Mitteldeutschen Ausstellung, Magdeburg, Kaiserstraße 30.

WIRTSCHAFT UND STATISTIK. Das Statistische Reichsamt gibt seit Januar dieses Jahres eine zunächst monatlich erscheinende Zeitschrift „Wirtschaft und Statistik“ heraus, die über alle Fragen unseres Volks- und Wirtschaftslebens auf Grund zahlenmäßiger Unterlagen rasch, übersichtlich und gemeinverständlich berichten soll. Die erste Nummer bringt zahlreiche Aufsätze und gedrängte Mitteilungen über die verschiedenen Zweige des deutschen und ausländischen Wirtschaftslebens, die unter die Abschnitte Gütererzeugung und Verbrauch, Handel und Verkehr, Preise und Löhne, Geld- und Finanzwesen, Gebiet und Bevölkerung und Verschiedenes eingereiht sind. Die durch interessante graphische Zeichnungen unterstützte Darstellung trägt den praktischen Bedürfnissen weitester Kreise Rechnung und weicht wesentlich von der bisher üblichen trockenen Form statistischer Veröffentlichungen ab. Die Zeitschrift wird deshalb nicht nur für die Verwaltung und Wissenschaft,

sondern vor allem auch für die Vertreter des praktischen Wirtschaftslebens, der Landwirtschaft, Industrie und des Handels und ihre Organisationen, ein wertvoller Führer sein. Sie vermittelt, besonders durch die fortlaufende Berichterstattung über die neuesten monatlichen Feststellungen auf den verschiedensten Gebieten, die Kenntnis der tatsächlichen Verhältnisse des Wirtschaftslebens, die die Voraussetzung für eine richtige Beurteilung aller wirtschaftlichen Fragen ist.

Aus dem Inhalt der Nummer sei im einzelnen erwähnt eine große Tafel „Deutsche Wirtschaftskurven", die einen raschen Überblick über die jeweils neueste Entwicklung der deutschen Wirtschaft ermöglicht. Die regelmäßige Berichterstattung über die Entwicklung der Lebenshaltungskosten in den verschiedenen Teilen des Reichs (mit einem monatlichen Lebenshaltungsindex), sowie über die internationale Preisbewegung (mit der Wiedergabe eines Großhandelsindex für Deutschland und die der wichtigeren fremden Staaten) wird besonderem Interesse begegnen. Weitere Beiträge behandeln Oberschlesien als wirtschaftliches Produktionszentrum, die deutsche See- und Bodenseefischerei, den Außenhandel Deutschlands und des Auslands, die Verschuldung der wichtigsten Staaten der Erde, die Bevölkerungsbewegung Deutschlands, die Bautätigkeit in deutschen Großstädten, den Wiederaufbau der Industrie in Nordfrankreich, die Reichstagswahlen seit 1871 und zahlreiche andere Gebiete. 9 zeichnerische Darstellungen beleben erläuternd den Text des umfangreichen Heftes. Die Zeitschrift „Wirtschaft und Statistik" ist zum Preise von vierteljährlich 9,— M. durch die Post, den Buchhandel oder den Verlag (Reimar Hobbing in Berlin SW 61) zu beziehen.

LEIPZIG. Die Stadtverordneten beauftragten den Rat der Stadt Leipzig, einen WETTBEWERB unter den deutschen Architekten zur Erlangung von ENTWÜRFEN FÜR MESSEBAUTEN auszuschreiben.

MESSAMTSBAU DER FIRMA KRUPP IN FRANKFURT. Wie das Meßamt mitteilt, wird die Firma Friedrich Krupp A.-G. in Essen in Verbindung mit dem Frankfurter Meßamt in Frankfurt (Main) ein großes, modernes Geschäfts- und Meßgebäude errichten.

WOLKENKRATZER IN MÜNCHEN. In einer gemeinsamen Sitzung von Vertretern des Ministeriums, der Regierung, des Stadtbauamtes, der Feuerpolizei, des Verkehrsrates und des Stadtrates wurds die Frage der Wolkenkratzer oder, wie es amtlich heißt, der Turmbauten für München besprochen. Die Sachverständigen stimmen darin überein, daß die ästhetische Lösung der Frage keine Schwierigkeiten biete und, daß der wirtschaftliche Aufbau durch die Inangriffnahme solcher Probleme unmittelbar gefördert werde. Die Staffelungbauordnung soll unverändert bestehen bleiben. Die Erlaubnis für Turmbauten soll von Fall zu Fall vom Ministerium und nicht vom Stadtrat erteilt werden.

DIE GEWERKSCHAFTEN FÜR EIN WOHNUNGSBAUGESETZ. Die baugewerblichen Gewerkschaften haben in einer Entschließung an den Reichstag das dringende Ersuchen gerichtet, ein Gesetz zur Förderung des Wohnungsbaues unverzüglich zu verabschieden. Das Gesetz soll die Reichsregierung ermächtigen, den Ländern vorschußweise 1,5 Milliarden M. gegen spätere Verrechnung zur sofortigen Einleitung der Bautätigkeit zur Verfügung zu stellen, und soll den Ländern und Gemeinden die Möglichkeit offenlassen, Mittel zur Deckung der verlorenen Baukostenzuschüsse in gleicher Höhe bereit zu stellen. Der Reichstag wird ferner ersucht, die Reichsregierung zu verpflichten, durchgreifende Maßnahmen zur Bekämpfung des Baustoffwuchers auf dem Verordnungswege zu treffen und zu diesem Zwecke Mittel bis zum Betrage von 500 Mill. M. zu bewilligen; der Reichsregierung Mittel im Betrage bis zu 300 Mill. M. zur Unterstützung wirtschaftlicher Maßnahmen zur Verfügung zu stellen, die geeignet sind, den Bau von Wohnungen zu verbilligen, und die Reichsregierung zu ersuchen, dem Reichstag umgehend einen Gesetzentwurf vorzulegen, der die Finanzierung des Wohnungsbaues auf eine dauernd gesicherte Grundlage stellt. Zum Schluß wird die Reichsregierung ersucht, dem Reichstag umgehend einen Gesetzentwurf vorzulegen, der die Überführung des gesamten Bau- und Wohnungswesens in die Gemeinwirtschaft vorsieht.

DIE VORTEILE DER FLACHBAUWEISE. Der Groß-Hamburger Siedlungsverband schreibt uns:

„Durch die Presse gingen dieser Tage Mitteilungen, nach denen für Bauvorhaben als Zuschuß für Kleinwohnungen in Großwohnhäuser 53300 M. bzw. 60000 M. für erforderlich gehalten werden. In nachfolgendem beweisen wir, daß bei Anwendung der Flachbauweise zumindest dieselben, wenn nicht günstigere Ergebnisse zu erzielen sind: Beispiel 1: Im Erdgeschoß: Küche 12 qm, Wohnraum 14,34 qm, im Obergeschoß: eine Schlafstube 14,03 qm und eine weitere Schlafstube von 20,23 qm, zusammen 60,60 qm reine Wohnfläche, dazu 16,33 qm Keller: Baukosten 35000 M., dazu das Grundstück mit rund 3000 M. und die Pumpenanlage mit 1—5000 M. Beispiel 2: Im Erdgeschoß: Küche 11,55 qm, Wohnraum 16,72 qm, Stall 9,6 qm, Waschküche 4,62 qm. Im Obergeschoß: Elternschlafzimmer 16,27 und drei Kinderschlafzimmer mit durchschnittlich 9,2 qm, zusammen 72,14 qm reine Wohnfläche, dazu 24,5 qm Keller: Baukosten 56000 M., Grunderwerbskosten 3000 M., Brunnen 1—5000 M. Beispiel 3: Im Erdgeschoß: Küche 15,69 qm, zwei Stuben je 13,7 qm, Stall 7,26 qm, Stall 7,26 qm. Im Obergeschoß: Schlafstube 15 qm und großer Bodenraum, zusammen reine Wohnfläche 58,1 qm. Baukosten 52000 M. Beispiel 4: Im Erdgeschoß: Küche 13,7 qm Quadratmeter, Zimmer 15,4 qm, Zimmer 13,3 qm, Waschküche 5,3 qm. Im Obergeschoß: Schlafstube 17,2 qm, großer Bodenraum, zusammen 59,7 qm reine Wohnfläche, dazu ein 19 qm großer Keller, 9 qm großer Stall, Baukosten rund 60000 M. — Zu Beispiel 3 und 4 ist zu bemerken, daß aus dem großen Bodenraum ohne weiteres nach Wunsch ein oder auch zwei Schlafkammern von zusammen rund 18 qm hergestellt werden können. Alle Baukosten verstehen sich je Haus als Doppelhäuser gebaut.

NORMIERUNG UND TYPISIERUNG IM BAUWESEN. Der Bundesausschuß des Bundes Deutscher Architekten hat sich in seiner letzten Sitzung auch mit der Normierung und Typisierung auf dem Gebiete des Bauwesens beschäftigt. Er ist dabei zu der Feststellung gelangt, daß die Normierung und Typisierung von Baustellen schon immer zu den Regeln des Handwerks gehört hat. Zurzeit werde sie aber in einem Umfange befürwortet, der in keinem Verhältnis zu ihrem wirklichen wirtschaftlichen Werte stände. Eine allzu starke Förderung der Normierung und Typisierung von Bauteilen fördere einseitig die typenherstellende Großindustrie zum Schaden des Handwerks und der frei schaffenden Architekten und sei in keiner Weise durch sparsame Wirtschaft begründet.

DER KAMPF UM DEN BAHNHOF HERBESTHAL. Die Grenzfestsetzung zwischen Deutschland und Belgien. Der deutsche Grenzkommissar teilt nach der „Köln. Ztg." mit: Im Verlaufe der in der vergangenen Woche in Lüttich abgehaltenen Sitzungen der deutsch-belgischen Grenzfestsetzungskommission hat diese die von Deutschland beantragte Rückgabe des der Stadt Aachen gehörigen und für die Wasserversorgung Aachens wichtigen Gutes Haabenden abgelehnt. Das Aachener Wasserwerk auf Brandenburg mit einer 1000 m breiten Schutzzone in der Nordostgrenze des Kreises Eupen hat die Kommission Deutschland zuerkannt. Die Straße von Aachen über Lichtenburg-Marienthal fällt hiermit an Deutschland zurück. Die von Deutschland beantragte Rückgabe des Bahnhofes Herbesthal hat die Kommission abgelehnt. Der deutsche Vertreter hat den Antrag auf Rückgabe des Bahnhofes Herbesthal grundsätzlich aufrechterhalten. In den nächsten Sitzungen wird die deutsch-belgische Grenzfestsetzungskommission sich darüber zu entscheiden haben, ob, falls der deutsche Anspruch auf die Rückgabe des Bahnhofes Herbesthal wirklich endgültig abgelehnt werden sollte, ein neuer deutscher Grenzbahnhof auf der Linie Romheide—Herbesthal oder auf der Linie Romheide—Montzen oder auf einer Strecke zwischen diesen beiden Linien errichtet werden soll. Im Verlauf der letzten Verhandlungen hat sich der belgische Vertreter, nachdem von deutscher Seite die Bedeutung der Kostenfrage eingehend beleuchtet worden war, namens der belgischen Regierung bereit erklärt, zu den Kosten des neuen deutschen Grenzbahnhofes einen Beitrag von 22 Mill. Francs zu leisten, falls der neue Grenzbahnhof auf der Linie Romheide—Montzen gebaut wird.

Verantwortlich für die Schriftleitung: H. de Fries, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 31. — Inseratenannahme Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstr. 31. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg.

JAHRG. XVIII 1921 HEFT 3/4

DER STÄDTEBAU

MONATSHEFTE FÜR STÄDTEBAU UND SIEDLUNGSWESEN

HERAUSGEBER H. DE FRIES, BERLIN

GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE UND CAMILLO SITTE :: VERLAG VON ERNST WASMUTH A.-G., BERLIN W8

ZEITGEMÄSSE SIEDLUNGSFRAGEN.

Von Stadtbaurat Dr.-Ing. WOLF, Brandenburg.[1])

Aufschließung des Geländes.

Siedlungsbegriff. Wenn von Siedlungsfragen gesprochen werden soll, erscheint eine eindeutige Begriffsbestimmung des Wortes „Siedlung" von vornherein notwendig. Unter Siedeln verstehe ich: das Wohnbedürfnis in einer Weise decken, daß die Behausungen unter Betonung der günstigsten Sonnenlage mit dem Grün in unmittelbare und dauernde Verbindung gebracht werden. Diese Forderung läßt sich auf dreifache Weise erfüllen: einmal durch Beigabe eines Hausgartens für Ziergrünanlagen (Villenviertel), sodann durch Angliederung eines kleineren oder größeren Hausgartens oder aber eines benachbarten großgärtnerisch betriebenen Pachtlandes (Stadtlandkultur Migge) für Nutzgrün zum Zwecke des Gemüse- und Obstbaues und drittens durch Ausscheidung des unmittelbar benachbarten Grund und Bodens für Erholungs- und Sportgrün (öffentliche Anlagen, Spiel- und Sportplätze).

Bevölkerungsschichtung. Unter Berücksichtigung der ausschlaggebenden Tatsache, daß die soziale Bevölkerungsschichtung nicht weniger als durchschnittlich 80% Kleinwohnungen für die minderbemittelten Kreise verlangt, kommt für unsere Betrachtung weniger das Gelände für Ziergrün, als der Grund und Boden für Nutzgrün sowie Erholungs- und Sportgrün in Frage. Dabei ist vorausgesetzt, daß die entscheidenden Probleme des Städtebaues nicht in einseitiger Überschätzung der Verkehrspolitik und der Grünflächenverteilung erblickt werden, sondern daß als ausschlaggebend die Wohnzelle der Bevölkerung angesehen wird. Ich stimme in dieser Hinsicht grundsätzlich mit de Fries überein, wenn er im Städtebau, Heft 5/6, 20, sich bei der Besprechung des Kölner Stadterweiterungsplanes stark kritisch gegen die bisherigen Einseitigkeiten wendet. Er sagt: „Die unmittelbare Auswertung der Grünanlagen für die Kleinwohnungen selbst ist in allen Entwürfen unterlassen worden. Fast immer machen die tiefen bzw. langen Blöcke mit der Schmalseite zum Grün durch ihre Proportion das Grünwertmoment mehr als zweifelhaft. Die Mehrzahl der Blockbewohner müßte sich einige Meter weit aus den Fenstern hängen, um einen Blick in das vielgepriesene Grün zu erhaschen. Ehe nicht die Blockanlage im Grundriß und im Aufbau sowie in der kubischen Durchbildung sich staffelförmig zum Grün hin öffnet und so mit ihm unlösbar verwächst, solange kann von einer günstigen direkten Beeinflussung der Kleinwohnungen durch Grünanlagen keine Rede sein. Dann aber wird das Grün kein Streifengrün mehr sein, sondern Raumgrün, und die städtebaulichen Methoden der Gegenwart werden auch in diesem Punkte einer grundlegenden Umgestaltung dringend bedürfen."

Die Parzellierungsform für die Zuteilung von Nutzgrün richtet sich in erster Linie danach, ob nur teilweise Selbsternährung (Wohnheimstätten mit kleinem Hausgarten) oder ob die Selbsternährung mit Ertragswirtschaft (Wirtschaftsheimstätten mit großem Hausgarten oder kleinem Hausgarten und Pachtland), oder ob schließlich die Stadtlandkultur nach dem Vorschlage von Migge (einheitlich zusammengefaßter großgärtnerischer Betrieb) in Frage kommt.

Grünflächenform. Soweit Flächen als Erholungs- und Sportgrün auszuscheiden sind, ist man gewohnt, von Radialgrün und Gürtelgrün zu sprechen, wobei maßgebende Fachleute auf dem Gebiete des Städtebaues sich überwiegend für die erstere Form ausgesprochen haben. Neuerdings scheint der mächtig dimensionierte Gürtelgrünstreifen wieder besonders betont zu werden (vgl. Stadterweiterungsplan von Köln von Schumacher bzw. Bonatz). Daß es nach den organischen Grundlagen des Städtebaues weder eine ausgesprochene Radial- noch Gürtelgrünform

[1]) Vortrag, gehalten im Architektenverein zu Berlin.

geben kann, daß diese Schlagworte also willkürliche Annahmen sind, wird aus dem Nachfolgenden hervorgehen.

Blockparzellierung. Welche Aufschließungsform erfüllt nun die eingangs aufgeführte Bedingung der unmittelbaren und dauernden Verbindung der Wohnzelle mit den eben skizzierten verschiedenen Grünarten? Die bis heute im Städtebau maßgebende Blockaufteilung in vorzugsweise angewandter Rechtecksform erfüllt diese Bedingung nicht. Ob die Rechtecke etwas größer, also weit räumiger angenommen, ob die Rechtecksform mehr in die Länge gezogen oder ob die Randbebauung des Rechtecks mehr oder weniger durchbrochen wird, ändert an dieser Tatsache nichts, denn nimmer ergibt sich bei dieser Parzellierungsform, derb gesprochen, eine Viereckschüssel mit aufgebogenen Rändern, wobei die Ränder von den Gebäudemassen und der Schüsselboden von dem Haushof bzw. Hausgartengrün dargestellt wird. Selbst wenn bei dieser Parzellierungsform mit der größten Sorgfalt auf die Ausgestaltung der Blockinnenfläche gesehen wird, so stellt diese Verbindung von Wohnzellen mit Nutzgrün doch eine sehr kümmerliche Lösung dar, aus dem einfachen Grunde, weil die allzu enge künstliche Einschnürung das Gefühl freier Grünverbindung mit der Behausung nicht aufkommen läßt. Die in solche Blocks eingekastelten Inwohner etwa damit zu entschädigen, daß man ihnen an mehr oder weniger nahe erreichbarer Stelle einen Nutzgrün- oder Erholungsgrünstreifen in Radial- oder Gürtelform bereitstellt, ist wohl eine viel angewandte, aber nichtsdestoweniger schlechte, weil unorganische Lösung dieses Problems.

Flachbau. Es hat beinahe den Anschein, als ob der § 1 Art. 4 des Wohnungsgesetzes vom April 1918 die Lösung gebracht hätte, indem dort den Gemeinden die Möglichkeit gegeben ist, überall da, wo Fluchtlinien noch nicht bestehen, die offene Flachbauweise, also die landhausmäßige Bebauung in weiträumigster Form einzuführen. In Wirklichkeit bedeutet dieser mit so großen Hoffnungen aufgenommene Gesetzesparagraph nichts anderes als eine Vergewaltigung des Städtebaues insofern, als die Anwendung dieser Vorschrift die gesamte Stadterweiterung in eintönigster Weise in eine flache Kuchenform zusammenquetschen würde. Soviel mir bekannt, sind die meisten Städte zurzeit mit Eifer tätig, diesen zweifelhaften Erfolg sich zu sichern durch Ausarbeitung von Zonenbauordnungen nach dem Vorbild der bekannten Musterbauordnung.

Ganz abgesehen davon, daß in einem Stadtbilde, und zwar gerade auch in sogenannten Wohnstadtvierteln auch noch andere ganz wesentliche städtebauliche Gebilde, und zwar fast ausschließlich monumentaler Art außer den Wohnzellen in die Erscheinung zu treten haben, für diese Gebilde aber eine organische architektonische Verbindung mit den zerstreut gestellten zwerghaften Wohngebäuden gänzlich ausgeschlossen wäre, kann im Flachbau allein die Lösung des gesamten Wohnbedürfnisses der Zukunft unmöglich erblickt werden. Dies ist eine Tatsache, die meines Erachtens nicht mehr als Frage zum xten Male entschieden zu werden braucht.

Parzellierungsvorschlag.

Die Forderung wahrhafter Siedelung mit bester Grünverbindung der Wohnzellen kann nur erfüllt werden durch eine Parzellierungsform, die unter Abkehr von der bisherigen schematischen Kleinblockform sich zur Aufgabe macht, die einheitliche Zusammenfassung der Gebäudemassen einerseits, und die ebenso einheitliche Zusammenfassung des Grüngeländes andererseits in der Weise durchzuführen, daß die Gebäudemassen und damit die in diesen untergebrachten Wohnzellen die großen Grüneinheiten adernförmig durchschneiden. Diese Adern sind nichts anderes als die Straßen, von denen man im Städtebau gelernt hat, daß man sie unterscheiden müsse in Verkehrsstraßen mit schlanker Führung und in Wohnstraßen mit schmaler und kurzer Ausgestaltung. Zügige Hauptverkehrsstraßen im Stadterweiterungsgebiet anzulegen oder auszugestalten, ist notwendig, aber für die Anlieger teuer, außerdem verlangt der monumentale Charakter solcher Straßen eine räumliche Ausbildung der Straßenwandungen, die den monumentalen Eindruck der Straßen zu heben geeignet ist. Hierüber sind sich wohl alle Städtebauer klar; nicht ganz klar scheinen manche darüber zu sein, daß die Verkehrsstraßen im Stadterweiterungsgebiet im Gegensatz zu den Hauptstraßen im Stadtkern weitaus überwiegend dem tatsächlich vorhandenen Wohnbedürfnis und nicht dem vermeintlichen Geschäftsbedürfnis zu dienen haben. Ist aber im Stadtaußengebiet in den wichtigsten Straßen ausschlaggebend für die Befriedigung des Wohnbedürfnisses zu sorgen und ist in diesen Fällen der Hochbau oder wenigstens der Mittelbau nicht bloß berechtigt, sondern aus den Grundlagen des Städtebaues heraus geradezu geboten, so kann eine unmittelbare und dauernde Verbindung der dort untergebrachten Wohnzellen mit Nutz- und Erholungsgrün nur auf der Basis durchgeführt werden, daß die Reihen- und Gruppenhäuser entlang der Straße keinerlei rückwärtige Abschnürung durch stark benachbarte hintere Gebäudemassen erfahren, d. h. an die Stelle der bisherigen Blockrandbebauung tritt die Straßenrandbebauung. Diese Straßenbebauung verdichtet sich an den einzelnen wichtigen Straßenkreuzungspunkten zu städtebaulich besonders hervorzuhebenden Platzanlagen für die Unterbringung von Schule, Kirche, Gemeindehaus, Badeanstalt, Geschäftshaus u. dgl. Letztere Gebäudemassen stehen dann in räumlich organischer Verbindung mit ihrer Umgebung, während sie bei Durchführung des Flachbaues als erratische Blöcke im Außengelände dastehen würden.

Mit dieser Forderung der Straßenrandbebauung im Gegensatz zur Blockrandbebauung ist nicht gesagt, daß die gesamte, von den Verkehrsstraßen umgrenzte große Blockeinheitsfläche nun völlig unbebaut bleiben soll; vielmehr sind auch diese großen Blockeinheiten für die Bebauung aufzuschließen, und zwar wiederum unter dem Gesichtspunkt der Straßenrandbebauung, aber mit dem Unterschiede, daß wir es hier mit schmalen Wohnstraßen unter günstigster Einschaltung von Wohnplätzen zu tun haben. Längs dieser Wohnstraßen und Wohnplätze ziehen sich die hier allerdings mehr flach ($1^1/_2$—2 Vollgeschosse) für ausgeprägten Siedlercharakter zu gestaltenden Gebäudemassen festgeknotet zusammen und scheiden seitlich wiederum ausgedehnte Grünflächen ab, die teils für Nutzgrün, teils für Erholungs- und Sportgrün, je nach der örtlichen Notwendigkeit, Verwendung finden können. Daß dabei die schmalen Wohnstraßen nicht kurz, sondern vielmehr zügig und schlank, also günstig für den Fuß- und Radfahrverkehr geführt werden können, ohne für den Wagenverkehr verkehrsherausfordernd zu wirken, geht aus dem beige-



Maßstab 1 : 20000.

Abb. 7. Ausschnitt aus dem Stadterweiterungsplan der Stadt Brandenburg a. d. Havel.
Von Stadtbaurat Dr.-Ing. Wolf, Brandenburg.

gebenen Ausschnitt des Brandenburger Stadterweiterungsplanes hervor.

Dreiteilung des Siedlungslandes. Ich muß hier auf den ausgezeichneten Aufsatz von Architekt B. D. A. Bruno Ahrends, Berlin, in „Volkswohnung“, Heft 2, 1921 verweisen, der in einem Musterbeispiel des Monatswettbewerbes im Architektenverein Berlin drei besonders gut gelungene Lösungen bringt und dabei mit besonderer Klarheit und Beweiskraft die Forderung der Dreiteilung des Siedlungsgeländes vertritt, die ich in meiner Broschüre „Der wirtschaftliche Kleinwohnungsbau“ (Verlag Oskar Laube, Dresden) im Frühjahr 1919 aufgestellt habe. Architekt Bruno Ahrends sagt dort wörtlich:

„Die Lösung liegt in einer Dreiteilung jeder einzelnen Parzelle, und diese Trennung verträgt sich durchaus mit der Zweckbestimmung des Grundstücks. Der Siedler will erst mal bei seinem Hause einen kleinen Hausgarten haben, eine Laube, etwas Blumen und Küchenkräuter. Des weiteren will er Obst und Gemüse bauen, und schließlich braucht er Kartoffelland. Zur Erfüllung dieser Forderungen ist es nicht notwendig, daß das Obst- und Kartoffelland unmittelbar mit dem Hausgarten zusammenhängt, es genügt vielmehr, wenn sich bei dem Hause ein Garten von 300—500 qm Größe befindet. Das Gemüse- und Obstland kann dann in einem anderen, vielleicht tiefer liegenden und für die Bebauung ungünstigen Teil des Geländes um eine Gärtnerei herumgelegt werden, während das zu jeder Parzelle gehörige Kartoffelland in einer Größe von 700—1000 qm zu einem großen Kartoffelacker aller Siedler zusammengefaßt wird und uneingefriedigt bleibt. Es kann dann der Pflug über das Land gehen, die Aussaat, das Jäten und die Ernte der Kartoffeln erfolgt gemeinschaftlich. Bei dieser Aufteilung kann an befestigten Straßen in weitgehendstem Maße gespart werden. Es genügt vollständig, wenn die Häuser mit dem Hausgarten in einer ausgebauten Straße liegen. Der Zugang zu den Obst- und Gemüsegärten und zum Kartoffelacker kann auf einfachem Ackerwege erfolgen. Jene einzige befestigte Straße kann dann so entworfen werden, daß sie die günstigste Verkehrsverbindung darstellt und die Geländebewegung und die Nordsüdrichtung berücksichtigt, so daß die Sonnenbeleuchtung sämtlicher Häuser eine einwandfreie bleibt, und neben den wirtschaftlichen und praktischen Verbesserungen ergibt sich für die Siedlung der große künstlerische Vorteil, daß die Häuser nicht mehr willkürlich über das weite Gelände hinausgestreut erscheinen, sondern daß sie an einer richtigen Dorfstraße liegen. Ferner lassen sich bei dieser Aufteilung später noch jederzeit Änderungen in den Besitzverhältnissen der einzelnen Siedler vornehmen. Es wird ferner möglich sein, bei geänderten wirtschaftlichen Verhältnissen den Kartoffelacker später ganz oder teilweise zu beseitigen und ihn zu neuen Obstgärten umzuwandeln; es wird auch möglich sein, hier später vielleicht neue Siedler anzusetzen oder auf diesem Gelände einen Sportplatz oder dergleichen zu errichten. Der Entwicklung, die man bei der ersten Aufteilung des Geländes noch nicht übersehen kann, wird in keiner Weise vorgegriffen. Die Ersparnisse dieser neuen Aufteilung betreffen aber nicht allein die Straßenanlagekosten und ihre Unterhaltung sondern auch die Kosten der Bewässerungs- und Beleuchtungsanlage verringern sich in gleichem Maße. Die Häuser rücken zusammcn, sind wärmer, Läden und Verwaltungsgebäude lassen sich an der richtigen Stelle errichten, und bei der Erbauung der Häuser vereinfacht sich der Baubetrieb wegen der einheitlich zusammengefaßten Straßenanlage ganz erheblich.“

Wirtschaftliche Entwässerung. Diese vortrefflichen Ausführungen möchte ich nur nach einer Seite noch ergänzen, nämlich hinsichtlich der wirtschaftlichen Gestaltung der Entwässerungsanlage. Bei ausgesprochenem Siedlungscharakter der Häuser ist man gewohnt, zu sagen, daß bei einer Gartengröße von etwa 500 qm und darüber die Fäkalien und Hausabwässer vom einzelnen Siedler auf seinem Gartenland unmittelbar verbraucht werden können. Entwässerungsanlage sei daher überflüssig. Demgegenüber weise ich darauf hin, daß einmal nicht jede Jahreszeit die Aufbringung der Fäkalien und der Abfallwässer auf das Gemüseland möglich macht, daß weiter nicht jeder Siedler die Erfahrung und den Willen besitzt, die Hausdunggrube zweckdienlich und rechtzeitig zu entleeren, und daß weiter die frischen Abfallstoffe nicht jene Düngerwirkung besitzen, die man ihnen vielfach zuzuschreiben gewohnt ist. Beste Wirtschaftlichkeit wird nur erzielt durch sachgemäße Kompostierung im Zusammenhang mit einer, wenn auch auf die einfachste Weise ausgestalteten Bewässerungsanlage mit Sammelbrunnen, etwa im Zentralpunkt des für Nutzzwecke vorgesehenen Grüngeländes. In dem beigegebenen Plan sind diese Sammelstellen durch Punkte eingetragen. Ihre Ausgestaltung ist in ähnlicher Weise gedacht, wie sie die Stadt Brandenburg auf ihrer Kleinhaussiedlung Wilhelmshof durchgeführt hat. Ob das Grünland nach Art der Schrebergärten einzeln als Pachtland verteilt oder in genossenschaftlichem Großbetrieb einheitlich bearbeitet wird, immer wird bei dieser Art der Entwässerungsanlage durch Abgabe von hochwertigem Kompostdünger der größte Nutzeffekt erzielt. In diesem Rahmen muß ich der bedeutsamen Eingabe des Deutschen Bauarbeiterbundes an die Regierungen und Parlamente des Reiches und der Länder gedenken, in der das Siedlungsproblem als Zentralproblem unseres Wiederaufbaues eingehend behandelt wird, und in der insbesondere der Abschnitt über Stadtlandkultur von Wichtigkeit ist.

Durch die besprochene sparsamste Art der Geländeaufschließung werden also große Grünflächen in unregelmäßigen Blocks dauernd von der Bebauung freigehalten derart, daß jede Wohnzelle freien Zugang zu diesem Nutz- oder Erholungsgrün behält. Solcher Parzellierungsart stehen jene neuen Aufschließungspläne schroff gegenüber, in denen alle Flächen mit einem vielmaschigen Netz von Wohngassen überzogen sind. Daß letzteres weit über das praktische Bedürfnis hinausgeht, liegt auf der Hand, wenn man bedenkt, daß selbst bei starkem Anwachsen der Bevölkerung die Bebauung einiger weniger Straßenzüge in den einzelnen Arbeitsgegenden auf Jahrzehnte hinaus genügt.

Sollte befürchtet werden, daß die auf das Raumgrün abgestimmte vorgeschlagene Aufschließung des Stadterweiterungsgebietes etwa scheitern müßte an dem mancherorts zu hohen Bodenpreise, so ist zu sagen, daß damit die innere natürliche Grundlage guter städtebaulicher Lösung sachlich nicht berührt werden kann, und muß gefordert werden, daß der Städtebau nicht länger in seinen Grundfesten durch Spekulationsgebilde geknechtet werden darf. Überdies

spielen die Bodenpreise heutigentages gegenüber den hohen Baukosten wohl eine untergeordnete Rolle.

Finanzierung der Siedlungsbauten.

Rentierlicher Wohnungsbau. Was nützt die beste städtebauliche Planung, wenn die Wohnungsbauten wegen Mangel an Geldmitteln nicht zur Ausführung kommen können. Solange Höchstmietenanordnungen, wenn auch nur indirekt, verhindern, daß die Wohnungsherstellung wieder ein gewinnbringendes Geschäft privater (oder meinethalben auch sozialisierter) Initiative wird, muß der Wohnungsbau trotz aller Zuschüsse eben wegen Mangel an Mitteln darniederliegen. Dabei ist die Zahl der Erwerbslosen schon auf zwei Millionen gestiegen; ihre Unterstützung erfordert viele Millionen Mark. Die Erwerbslosenzahl wird weiter wachsen, weil der Absatz der Industrie nach dem Auslande immer mehr unterbunden wird. Nun haben wir aber doch starke Absatzmöglichkeiten im Inlande; die Wohnungsnot zu beheben, stellt einen riesigen Bedarf an die einschlägigen und verwandten Industrien dar. Millionen von Arbeitern könnten hier Beschäftigung finden in wirklich produktiver Erwerbslosenfürsorge. Und doch geht man an die Lösung dieses Problems nicht heran, weil das Problem der teuren Mieten unentwirrbar erscheint. Es muß aber hierfür eine Lösung gefunden werden, denn die Zwangswirtschaft im Wohnungsbauwesen wird sich zur Katastrophe auswachsen; wir kommen nur weiter, wenn wir der Tatsache folgen, daß jede Ware, auch die Wohnung, ihren Preis durch sich selbst zu bestimmen hat. Ansätze nach dieser Richtung haben sich bereits gebildet. In Mannheim wird eine Baugesellschaft gegründet, die mit finanzieller Unterstützung von Handel und Industrie den rentierlichen Wohnungsbau (200 Wohnungen) in Angriff nimmt (siehe „Baurundschau" Heft 1, 1921).

Zuschüsse. Für dieses Jahr haben wir, daran ist nichts zu ändern, weiter mit dem Wohnungsbau unter Hergabe von Zuschüssen zu rechnen. Setzen wir das rückhaltlose Bekenntnis zu unserem Wohnzellen-Grünparzellierungssystem voraus, so ist es bei der Finanzierung der Wohnungsbauten falsch, die Flachbausiedlungen hinsichtlich der Reichs-, Staats- und Gemeindezuschüsse zu bevorzugen. Es ist höchste Zeit, aus den Architektenkreisen heraus an den maßgebenden Stellen mit aller Deutlichkeit zum Ausdruck zu bringen, daß mit dem übertriebenen Siedlungswahn, der alle Städter künftig in kleine Eigenhäuschen oft fragwürdigster technischer Ersatzstruktur stecken will, organisch gegebene städtebauliche Richtlinien zwangsläufig verlassen werden, und damit durch die Mittel der Allgemeinheit ein furchtbarer Schaden angerichtet wird, der nie wieder gut zu machen ist. Die Forderung geht also dahin, zum mindesten in gleicher Weise den Hoch- und Mittelwohnhausbau mit Zuschüssen zu bedenken und so gleichzeitig das Bauhandwerk, das trotz aller Selbsthilfeversuche als der maßgebende Baufaktor anzusehen ist, über Wasser zu halten.

Diese Forderung kann natürlich nur dann durchdringen, wenn die Zersplitterung bei der Zuschußerteilung in alle möglichen, wirtschaftlich oft sehr fragwürdigen Baugesellschaften und -Vereinigungen beseitigt wird und die Genehmigung der Zuschußmittel nur an solche Bauorganisationen erfolgt, die von guten Architekten geleitet werden und im engsten Einvernehmen mit der für den Bebauungsplan verantwortlichen Behörde arbeiten. Die Beispiele sind nicht selten, wo durch öffentliche Zuschüsse Splittersiedlungen ins Leben gerufen oder weiter gefördert wurden, die, ganz abgesehen von ihrer gänzlich unbefriedigenden ästhetischen Anlage, wirtschaftlich nicht weiter zu existieren vermögen. Das Schlagwort „Umsiedlung" kennzeichnet diesen ungesunden Zustand in seiner ganzen Tragweite.

Ebenso unverantwortlich wie die zersplitterte Hergabe der Bauzuschüsse ist auch die Ungleichartigkeit hinsichtlich der Höhe der Beträge. Beispielsweise werden die Bergmannswohnungen bis zur Herstellungssumme von über 100000 M. saniert, im westfälischen Sauerland werden für Arbeiterwohnungen bis zu 50000 M. gegeben, die Siedlung Cöpenick erhielt Reichsdarlehen von etwa 35000 M. je Wohnung (nach den Presseberichten), und die Stadt Brandenburg mußte sich bei ihrer Kleinhaussiedlung „Wilhelmshof" (148 Wohnungen) mit einem Zuschuß von rund 7000 M. je Wohnung begnügen.

Dazu kommt die Ungewißheit und die Schwerfälligkeit hinsichtlich des ganzen Zuschußgebarens. Sind schon die preußischen Staatszuschüsse in Höhe von 400 Millionen reichlich spät bewilligt worden, so hat sich die Bewilligung der $1^1/_2$ Milliarden Reichsmittel geradezu verhängnisvoll verspätet hinausgezogen, namentlich mit Rücksicht darauf, daß die Gemeinden mit ihrer Stellungnahme zur finanziellen Unterstützung solcher Wohnungsbauten allzu lange zurückhalten mußten. (Vgl. die Ausführungen von Max Bahr [M. d. R.], Landsberg, in der Tagespresse.) Mir scheint, daß alle diese wichtigen Forderungen nicht genügend durchschlagend gerade von Seiten der berufenen Architektenschaft an die Reichstags- und Landtagsabgeordneten herangebracht wurden, und zwar gleichzeitig mit einem vernünftigen Vorschlag für die Deckung der Verzinsung und Amortisation dieser Zuschußmittel. Wenn nun endlich allzu spät das Reichsmietsteuergesetz den Weg zur Deckung der Zuschüsse gefunden hat, so ist die Erschwerung für die Beschreitung dieses Weges nicht zuletzt auch darauf zurückzuführen, daß gerade auch wieder aus der berufenen Architektenschaft mit nicht genügender Schärfe an den maßgebenden Stellen die Einschränkung im Wohnbedürfnis als notwendig und möglich hervorgehoben worden ist.

Wohnbedürfnisfrage.

Durch den Friedensvertrag von Versailles ist Deutschland ein armes Volk geworden. So sehr wir uns gegen diese Tatsache sträuben mögen, die Tatsache selbst vermögen wir in absehbarer Zeit nicht aus der Welt zu schaffen. Daher hat sich auch unser Städtebau und unser Siedlungswesen auf diese Tatsache einzustellen. Wir müssen die hochgestellten hygienischen Forderungen von vor dem Kriege nach mancher Beziehung hin revidieren und insbesondere die Frage stellen, welches ist das Minimum des Wohnbedürfnisses der 80% städtischer Bevölkerung? Es gibt zahlreiche Fälle, wo selbst kinderreiche Familien nicht mehr als eine Wohnstube, eine Schlafstube und eine Kammer beanspruchen, wenn ihnen nur überhaupt die Möglichkeit gegeben wird, sich in Verbindung mit Nutzgrün anzusiedeln. (Daher auch die Bestrebungen für den Bau von Wohnlauben als Dauer-

wohnungen; Spandauer Wettbewerb siehe „Volkswohnung" Heft 20, 1920.) Es scheint mir besser, solche stark zurückgeschraubten Forderungen schnell und gut zu erfüllen, als mit unerfüllbaren Hoffnungen und vielen Planungen herum zu operieren und schließlich doch nicht zum Ziele zu kommen. Es ist allerdings nicht verständlich, daß einerseits eine provinzielle Siedlungsgesellschaft und Bauberatungsstelle auf solcher Einschränkungsbasis einen Musterentwurf herausgibt und an die Gemeinden zum Gebrauch verschickt, andererseits dann die zuständige Regierungsstelle gegenüber solchen Kleinheimentwürfen hinsichtlich der Zuschußerteilung sich wegen der angeblich fehlenden „Querlüftung" ablehnend verhält. Überhaupt scheint in dieser Beziehung ein Durcheinander zu herrschen. Hier ordnend und zielsicher einzugreifen und mit bestimmten Vorschlägen und Forderungen an die maßgebenden Stellen heranzugehen, erscheint mir wiederum aus der Architektenschaft heraus dringend geboten. Wir dürfen nicht weiter einfach zusehen, wie in den Kohlenbezirken für sogenannte Bergmannswohnungen aus dem Vollen heraus das Geld weggegeben wird, und wie andererseits in vielen Teilen unseres Vaterlandes die kümmerlichsten Wohnzellen für nicht minder wichtige Familienunterbringung zu erstehen gezwungen sind. Wer heute als wohnungsuchender und siedlungsmutiger Mann auftritt, der muß, wenn er nicht selbst schon so vernünftig ist, darüber aufgeklärt werden, daß er in dem verarmten Deutschland eben nur mehr auf ein Wohnungsminimum rechnen kann. Diejenigen Siedler, die in dieser Beziehung vernünftig vorangehen, sind die wahren Siedlungspioniere auf der Grundlage der Selbsthilfe, weil sie von vornherein freiwillig Verzicht leisten auf Dinge, die nur bei jetzt unerschwinglichem Mehrkostenaufwande gegeben werden könnten.

Selbsthilfe.

In diesem Sinne ist die Selbsthilfe sehr hoch einzuschätzen; ja, sie ist geradezu die Voraussetzung weiterer erfolgreicher Siedlungsarbeit. Was die Selbsthilfe, soweit sie heute als Schlagwort gebraucht wird, hinsichtlich positiver Mitarbeit beim Hausbau anlangt, so kann diese nicht allgemein, sondern nur nach Lage der örtlichen Verhältnisse richtig beurteilt werden. Der Umstand, daß es dem Hauptmann Schmude geglückt ist, die Selbsthilfe für das Siedlungswesen im Magdeburger und manch anderen Bezirken (bes. Reg.-Baumeister Köster in Eisleben) erfolgreich auszunützen, ist noch kein Beweis dafür, daß man nun allgemein diesen Weg beschreiten könnte oder gar müßte. Zu begrüßen ist, daß vielerorts gleichartige Versuche namentlich von Seiten der Gemeinden unter Heranziehung der Erwerbslosen aufgegriffen wurden, weil hierdurch dieses Problem, das heute geradezu gefahrdrohend in den Siedlerköpfen umläuft, möglichst gründlich und bald entweder nach der einen oder nach der anderen Seite geklärt wird. In Brandenburg ist ebenfalls ein Selbsthilfeverfahren eingeleitet, jedoch nur für die Errichtung von 10 Probewohnungen in verschiedener technischer Ausführung. Ob sich diese Selbsthilfe dann in größerem Umfange verbilligend anwenden lassen wird, soll dadurch erwiesen werden. Ich bin aber von vornherein der Überzeugung, daß in erster Linie das geschulte Bauhandwerk dazu berufen ist, Baufacharbeiten bestens und billigst auszuführen, und bin weiter der Meinung, daß wir mit Übertreibung der Selbsthilfe dieses berufene Bauhandwerk zum großen Teile steuerunfähig und brotlos machen und damit letzten Endes mit der viel gerühmten Selbsthilfe nichts anderes als eine Verschiebung in den Schichten der Erwerbslosen erreichen.

Wenn immer wieder auf den großen Wert der Selbsthilfe für die Errichtung des „Glücksheims" in Lehmbauweise selbst von Ministerstelle aus hingewiesen wird, so muß man, ohne die wirklichen Vorteile des Lehmwellerbaues hintanzusetzen, aus der praktischen Erfahrung heraus doch bekennen, daß heute einmütig folgende drei Voraussetzungen für den Lehmsiedlungsbau vorhanden sein müssen: 1. brauchbarer (nicht zu fetter und nicht zu magerer) Lehm in unmittelbarer Nähe der Baustelle, 2. trockene Witterung oder wenigstens fachgemäßer ausreichender Schutz während der Bauausführung, 3. fachkundige Leitung bei der Ausführung. Ich habe mich selbst durch eingehende Besichtigung und Rücksprache bei der Reichsversuchsstelle in Sorau orientiert und muß bei aller hohen Anerkennung für die dort geleistete Arbeit das praktische Ergebnis für die Allgemeinheit doch einigermaßen fragwürdig einschätzen. Der Hauptwert der Selbsthilfe kommt auch dort in der Einschränkung, die sich die Siedler im Wohnbedürfnis auferlegen, zum Vorschein.

Mitarbeit der Gemeinden.

Weit höher als die Selbsthilfe der Siedler ist nach wie vor die Mithilfe der Gemeinden anzuschlagen, vorausgesetzt, daß diese Mithilfe sich in praktischer, fördernder Arbeit unter Heranziehung guter Architekten äußert. Zunächst sind die neuen Zonenbauordnungen nicht auf den ausschließlichen Flachbau im Stadterweiterungsgebiet einzustellen, sondern es ist dem Bedürfnis an Hochbau genügend Rechnung zu tragen. Jene Spar- und Bauvereine, Baugesellschaften und Bauvereinigungen, die sich früher mit der Erstellung von Kleinwohnungen in mehrgeschossigen Miethäusern sehr segensreich befaßt haben, sind in erster Linie wieder für den Wohnungsbau heranzuholen und zu unterstützen. Von den Baugesellschaften muß verlangt werden, daß sie auch wirklich nach dem neuzeitlichen Bebauungsplan ihre Siedlungen anlegen. Sogenanntes wildes Bauen, wie es sich leider vielerorts eingeschlichen hat, ist mit allen Mitteln zu unterbinden. Da die Hochbauten in breiteren und teueren Straßen zur Ausführung kommen, so sind die Anliegerbeiträge nicht allein auf die am Straßenrand zu bauenden Häuser zu verrechnen, sondern auf die eingeschlossenen großen Blockeinheiten ausgleichend umzulegen. Insoweit noch manche Städte die Anliegerbeiträge nach dem alten Straßen- und Anliegerbeitragssystem in vollem Umfange zur Anrechnung bringen, ist darauf hinzuwirken, daß die in vielen Städten eingeführten Erleichterungen und Nachlässe allgemein zur Geltung kommen. Schließlich haben sich die Städte für die Erlangung der Reichs- und Staatszuschüsse an alle Baulustige werktätig einzusetzen und müssen trotz ihrer wenig günstigen Finanzlage aus dem Gebot der Notwendigkeit heraus selbst an der Zuschußleistung anteilig mitwirken, solange die Zwangswirtschaft im Wohnungsbauwesen fortbesteht. Insoweit noch nicht alle Stadtverwaltungen von der unbedingten Notwendigkeit überzeugt

sind, daß die Wohnungsnot nicht durch Zwangsrationierung und Wohnungsämter, sondern einzig und allein durch Wohnungsneubau beseitigt werden kann, ist mit allem Nachdruck Aufklärungsarbeit seitens der berufenen Architektenschaft zu leisten. Das örtliche Baugewerbe muß in richtiger Einschätzung seiner Bedeutung als allgemein volkswirtschaftlicher Faktor dafür eingesetzt werden, daß die Stadterweiterungen in ihrem technischen Aufbau eine Struktur und ein Gewand erhalten, die den Grunderfordernissen des Städtebaues und der ästhetischen Ausgestaltung, wenn auch in einfachster Form, gerecht werden.

Technischer Aufbau.

Dem technischen Aufbau fällt die Aufgabe zu, die eiserne Ration des Wohnbedürfnisses nach Grundriß und Höhenentwicklung in bester Gestaltung in die Erscheinung zu bringen. In den Verkehrsstraßen wird unter Bevorzugung des Hoch- und Mittelbaues die Horizontalgliederung der Wohnzellen als Mietwohnung auftreten, während in den Wohnstraßen im Innern der großen Blockeinheiten die Vertikalgliederung der Wohnzellen in Form von Eigenheimen überwiegend sein wird. Für beide Wohnungsarten gibt es eine Reihe bewährter Typen, die allerdings nicht schematisch überall angewandt werden dürfen, die aber als Grundlage für die örtliche Einzelausgestaltung je nach den Bedürfnissen dienen können. Ich will damit sagen, daß ich mir von der Typisierung der Bauweisen nur insoweit praktisch guten Erfolg verspreche, als sie nicht übertrieben wird. Das Gleiche gilt von der Normalisierung der einzelnen Bauteile. Alle wissenschaftliche Versuchsarbeit auf diesem Gebiete hoch in Ehren, aber bei dem derzeitigen und nächstzukünftigen Stand des Wirtschaftslebens, insbesondere der Bauwirtschaft hinsichtlich des Wohnungsbaues, bieten sich für die Anwendung der Normalisierung von selbst enge natürliche Grenzen. Immer wird die Heranziehung erfahrener Architekten gerade für den technischen Aufbau notwendig bleiben.

Ich komme zum Schluß und möchte meine Ausführungen in folgende sechs Punkte kurz zusammenfassen:

1. Trotz Wohnungsgesetz zurück von der Forderung übertriebenen Flachbaues zum Wohnungsbau im Mittelbau und Hochbau und zwar als Randbebauung möglichst von vorhandenen Straßen, soweit diese als Verkehrsstraßen dauernd Bedeutung behalten.

   Kleinhaussiedlungen sind in straffer Zusammenziehung der Baumassen in schmale Wohnstraßen innerhalb der großen Blockeinheiten zu errichten. In beiden Fällen hat die Beseitigung der festen und flüssigen Abfallstoffe in bestwirtschaftlicher Weise durch Anlage von Entwässerungssammelbrunnen mit Kompostierungsanlage zu erfolgen. Das Nutzgrün ist möglichst einheitlich in gärtnerischem Betrieb als Stadtlandkultur zu bestellen.
2. Voraussetzung für ausreichenden Wohnungsbau ist die Beseitigung der Zwangswirtschaft. Solange Zuschüsse gegeben werden, müssen diese auf Wohnzellen in Hoch- und Mittelbau mindestens in gleichem Maße wie auf die Wohnzellen in den Kleinhaussiedlungen verteilt werden. Zuschüsse dürfen außer an Gemeinden nur an solche Baugesellschaften gegeben werden, deren Entwürfe von erfahrenen Architekten aufgestellt sind.
3. Das Wohnbedürfnis muß sich einheitlich fürs ganze Reich auf das Wohnungsminimum einstellen. Bei der Entwurfsbearbeitung ist hierauf, allerdings unter Vermeidung von Schematisierung, unbedingt Rücksicht zu nehmen.
4. Die Selbsthilfe der Siedler darf grundsätzlich nur in eingeschränktem Maße je nach der örtlichen Sachlage zur Anwendung kommen. Eine fühlbare Schädigung oder gar Ausschaltung des Baugewerbes ist zu bekämpfen.
5. Die Mitarbeit der Gemeinden soll sich ausdrücken in der Verhinderung wilden Bauens, in der Revision der Bebauungspläne, in der Vereinfachung und Herabminderung der Anliegerbeiträge und vorläufig noch in der positiven anteilmäßigen Hergabe von Zuschüssen.
6. Der technische Aufbau hat sich zu vollziehen in solider Ausführung nach guten, bodenständigen Typen für horizontale und vertikale Gliederung der Wohnzellen, unter Heranziehung des erfahrenen Architekten nicht nur für den Entwurf des Hauses, sondern als verantwortlicher Berater in allen wirtschaftlichen und technischen Siedlungsfragen.

DIE WOHNSTADT WALDHOF.

Von Regierungsbaumeister LANGE, Bottrop (Westfalen). Hierzu die Tafeln 11—14.

„Dem Spott, all dem Hohn, der," wie Camillo Sitte in seinem Buche über den Städtebau feststellt, „über die Anlage der Stadt Mannheim in zahllosen Publikationen ausgeschüttet wurde," steht einsam der Ausspruch Goethes von der „gleichen und heiteren" Bauart des „freundlichen Mannheim" gegenüber. Aber diese lobende Erwähnung ist merkwürdig in einer Dichtung, welche auch die malerischen Reize eines Weinbergsstädtchens zu schildern weiß.

Es scheint, als ob in der Zeit, aus welcher die abfälligen Urteile stammen, das kritische Studium des gezeichneten Planes an die Stelle des Anschauens der Wirklichkeit getreten ist. Wie etwa der Grundriß eines Gartens im italienischen Geschmack leicht den Eindruck der Langweiligkeit erweckt, so mag die Betrachtung des Mannheimer Planes übertrieben stark zum Bewußtsein gebracht haben, daß bei der Anwendung des für die Bebaubarkeit günstigen Rechtecksystems in mancher Beziehnng, etwa bei der Aussparung der Plätze, zu schematisch verfahren ist.

Auch ist das Mannheim von heute nicht mehr, was es einmal war. Die gewaltige Brust- und Schulterwehr der Stadt, das Schloß, gibt freilich nach wie vor den Längsstraßen nach der Rheinseite zu den Abschluß, die künstlerische Funktion des Heidelberger Tores ist von Halmhubers wuchtigem Wasserturm übernommen, aber Rhein- und Neckartor haben keinen Ersatz gefunden, und der baumbekrönte Stadtwall ist abgetragen, der ehedem alle Straßen schloß, welche nicht auf diese Hauptpunkte führten. Hohe Geschäftshäuser haben die alte Vorschrift der Zwei-



Abb. 8.

geschossigkeit durchbrochen, Schloßhof und Paradeplatz sind mit „Großstadtgrün“ zugestopft.

Welche Werte aus dem Mannheimer System gewonnen werden können, zeigt Roths Planung der Wohnstadt Waldhof. Die örtlichen Vorbedingungen sind gegeben. Das Gelände ist durchaus flach. Es setzt, bisher unbebaut, einer

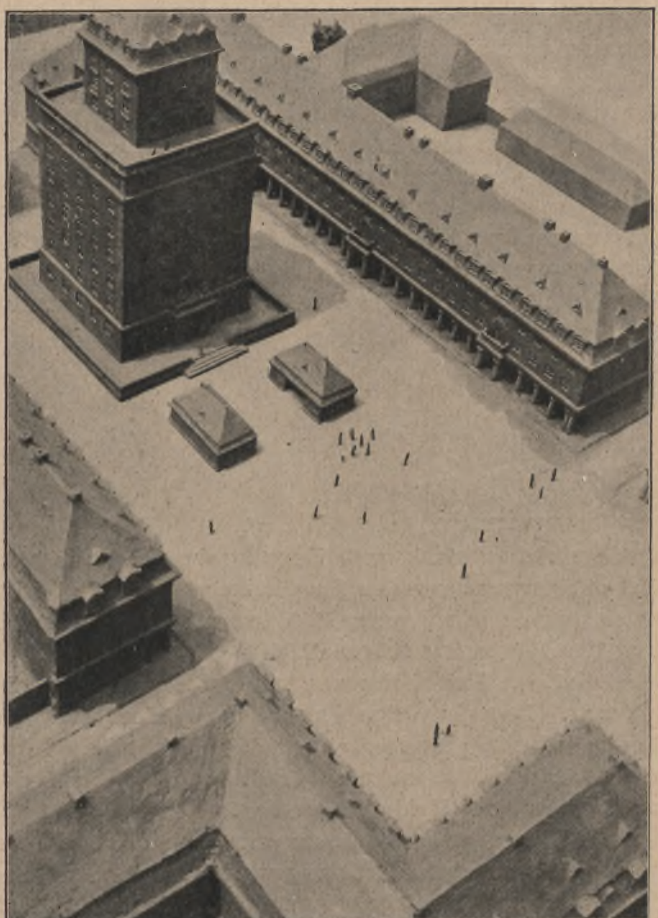


Abb. 9.

regelmäßigen Aufteilung so wenig Widerstand entgegen wie der Schutthaufen, den die Franzosen im Jahre 1689 an der Stelle des alten Mannheim zurückgelassen hatten. Wie bei der umwallten Innenstadt mit ihren drei Toren um 1700 ein nennenswerter Diagonalverkehr nicht zu erwarten stand, so fehlt er auch hier, denn im Norden und Osten wird das Baugelände vom Käfertaler Walde und der dünn besiedelten, bestehenden Gartenstadt Waldhof begrenzt, im Westen von der Riedbahn.

Die Hauptverkehrsadern, welche später die Straßenbahn aufzunehmen haben, führen am Rande hin: im Süden die Landstraße von Sandhofen nach Käfertal, im Westen die Alte Frankfurter Straße, im Osten die Straße zwischen Wohn- und Gartenstadt. Des weiteren haben aus verkehrstechnischen Gründen die fünfte und zehnte Querstraße eine Verbreiterung erfahren: die fünfte als Verbindung der Gartenstadt mit der vorgesehenen Haltestelle der Riedbahn.

Alle übrigen Straßen dürfen als ausgesprochene Wohnstraßen gelten, da sie lediglich den Zubringeverkehr aufzunehmen brauchen. Ihre Befestigung kann daher gleichmäßig billig hergestellt werden, die Breite ist in der Hauptsache durch den Lichteinfallswinkel für die zweieinhalbgeschossigen Häuser mit wenigen höhergeführten Teilen bestimmt. Nur die Mittelallee ist stattlich in der Breite. Ihre Baumreihen stellen die Grünverbindung zwischen dem Platanenhain im Süden und dem Park und dem Käfertaler Walde im Norden her. Sie sind mit dem Grün der östlichen und westlichen Verkehrswege durch Baumstellungen in allen Querstraßen zu einem Netze verknüpft. Wie die Breite Straße in Mannheim durch „die Planken“, so erfährt die Mittelallee durch breite, platzartige Querriegel Unterbrechungen. Entsprechend ihrer Breite ist sie am längsten ohne Schlußpunkt geblieben. Sie mißt bis zu ihrem monumentalen Abschluß, dem Gesellschaftshause am Kopfplatz und Park, etwa 1 Kilometer. Das ist genau die Länge der Breiten Straße vom ehemaligen Neckartor bis zum Schloß, eine Länge, die sich als für das Auge unbedingt erträglich erwiesen hat. Die übrigen, schmaleren Straßen finden früher ihr Ziel, die Marktstraße des ersten Bauabschnitts und die entsprechende Längsstraße des zweiten in turmartigen Bauten, andere in öffentlichen Gebäuden, wieder andere in sperrenden Blöcken oder Versetzungen.

Der im einzelnen durchgearbeitete erste Bauabschnitt umfaßt die südöstlichen zwölf Blöcke, welche sich an die Gartenstadt Waldhof anschließen, mit 1248 Wohnungen, 24 Läden und 60 Bureauräumen im Stadthause.

Von den unschönen Häusern an der Waldstraße ist er durch einen Baumplatz getrennt, der zugleich als Basis dient. Der normale Wohnblock wird von vier Einzeltrakten geschlossen, die in halboffener Bauweise vier Lücken lassen, abwechselnd an der Längs- oder Querstraße. Je zwei gleichlaufende Trakte nehmen die ganze Blocklänge oder -Breite ein, die beiden anderen sind mit Abstand dazwischengestellt und springen hinter die Straßenflucht zurück, an den Längsstraßen eine zwei Meter breite, erhöhte Stufe lassend, an den Querstraßen tiefere Vorgärten. Das Vor- und Zurückspringen belebt die Straßenzeile, die gegeneinandergestellten, langen Trauf- und Firstlinien bringen die Rechtwinkligkeit zum klaren Ausdruck. Die Lösungsmöglichkeiten sind mannigfaltig. Der Einblick in das Blockinnere bedingt die dem Architekten von Gesinnung geläufige Forderung, das Haus als Einheit zu nehmen und Vorder-



Abb. 10.

und Rückseite gleichwertig zu behandeln. Dem Inneren des Blockes geben niedere Schuppen und Baumstellungen Gliederung.

Das geschäftliche Leben wird auf dem Marktplatz gesammelt. Die Platzecken sind geschlossen, die Häuser entsprechend der Platzgröße dreieinhalbgeschossig. Hinter schattengebenden, offenen Säulengängen sind die Läden angeordnet. Die Platzmitte ist für den Wochenmarkt freigeblieben. Am Ende des Platzes erhebt sich das Stadthaus. Roth hat hier in kleinem Maßstabe den vor Jahren für Barmen ausgearbeiteten Plan eines städtischen Bureauturmes wieder aufgegriffen. Von manchen ähnlichen Gebilden in amerikanischen Städten und auf deutschem Papier unterscheidet er sich vorteilhaft dadurch, daß er in Ausmaß und Durchbildung auf seine Umgebung abgestimmt ist.

Der Not der Zeit gehorchend, und zumal in Mannheim Genossenschaften für den Bau von Einfamilienhäusern Sorge tragen, hat Roth für den ersten Bauabschnitt das wirschaftlich günstige Doppelmiethaus vorgesehen. Die Blöcke, deren Bau zunächst zu erwarten steht, enthalten in der Hauptsache drei- und vierräumige Wohnungen, die zur Zeit am Wohnungsamte am meisten gefordert werden. Die geringe Raumzahl erfordert angemessene Zimmergrößen und in der Küche Behaglichkeit, die durch die Anordnung eines Spülraumes angestrebt wird. Eine wirtschaftlich erholte Zeit mag die aufwendigeren Wohnungen am Markt erbauen. In den Bauabschnitten nördlich derfünften Querstraße wird vielleicht steigender Wohlstand die Bauweise lockern und Einfamilienhäuser mit Gärten vorsehen. Die Anpassungsfähigkeit des Planes ist gewahrt: an einigen Stellen ist angedeutet, wie dann mehrere Blöcke zu einer Einheit zusammenzufassen wären.

Das Äußere der Häuser ist in der fröhlichen Pfälzer Farbigkeit gedacht, wie sie zur Zeit in Roths Siedelung an der Hochuferstraße durchgeführt ist. Der Städtebauer weiß, daß auch die beste Planung letzten Endes in seiner Wirkung vom baulichen Wert des Einzelhauses abhängig ist. So



Abb. 11.

waren denn auch für das alte Mannheim Modellhäuser gezeichnet. Sie sind kaum zur Ausführung gekommen, aber was an ihre Stelle trat, war auch etwas Gutes. Möge es der Wohnstadt Waldhof nicht schlechter ergehen!

De Fries hat in der „Volkswohnung" drastisch auf die Gefahren der Typisierung hingewiesen. Wer das Industriegebiet kennt, der weiß, daß dort eine Typisierung seit langem erfolgt ist. Kolonienweise ist nach gleicher Schablone gebaut worden. Dabei ist ein schöner Gau unserer Heimat innerhalb eines Menschenalters zu einem Sammelbecken alles Häßlichen geworden. Die Hausart, welche ehedem dieser Landschaft das Gepräge gab, das niedersächsische Bauernhaus, war auch das Ergebnis einer „Typisierung", aber aus anderem Geiste. Es gilt, den bösen Geist der Schablone zu bannen und die alte Baugesinnung wiederzugewinnen. Damit, daß Zentralstellen Fenster und Türen vorschreiben und den Architekten das Haus herumbauen lassen, sind Werte nicht zu schaffen.

Es wäre im Interesse der Hebung der Baugesinnung zu wünschen, daß Planungen wie die Wohnstadt Waldhof vielerorts entständen, um zu zeigen, daß eine Vereinheitlichung nur da Berechtigung und Überzeugungskraft hat, wo Gesamtplan, Haus und Detail zusammengehen.

ETWAS ÜBER STADTERWEITERUNG AUS DER VOGELSCHAU.[1]

Von Stadtbaurat HANS STROBEL, Dezernent des Stadterweiterungsamtes. Hierzu die Tafeln 15—17.

Zukunftspläne der Stadterweiterung sollen geheim gehalten werden. Abdrucke und Erläuterungen solcher Pläne sind deshalb hier nicht am Platze; eine allgemeine Betrachtung über dieses Thema darf jedoch in diesem Rahmen nicht fehlen.

Im Jahre 1917 beschloß die Stadtverwaltung, Gelände für einen zivilen Fliegerbahnhof zu erwerben. Am 25. September 1920 mußten die beiden städtischen Flugmaschinen auf Befehl der Entente vernichtet werden. Viel, nur allzu viel liegt dem Denkenden in diesen beiden kurzen Sätzen begraben.

Einen Tag vor dieser traurigen Tat noch gelang es, einige Vogelschaubilder unserer Stadt aus dem Flugzeug „Stadt Dortmund" aufzunehmen. Neuartig und lebendiger als Pläne wirken diese Bilder auf uns. In Verbindung mit den sonstigen Abbildungen und Schilderungen dieses Buches vermögen sie mancherlei Gedanken auszulösen.

Da ist die engmaschige Altstadt mit ihren alten Gassen, deren Struktur, abgesehen von den deutlich hervortretenden neuen Zügen der Hansastraße mit dem gleichnamigen Platz und der Weberstraße, die durch Jahrhundertstürme erhaltene Ähnlichkeit (Taf. 15a) mit dem Mülherschen Stich von 1611 nicht verleugnen kann. Dort, aufgebaut auf dem schlank dahineilenden Westfalendamm, der künftigen Industriestraße von Dortmund über Essen bis an den Rhein, frei in das Feld gelegt die moderne Wohnsiedlung des Großstädters (Taf. 16e). Da schieben sich energisch die Bahngleise durch den neuen Bahnhof, der im Verein mit dem fangarmartig ausgestreckten Hafenbecken den aus Landstraßen sich nähernden alten Verkehrsorganismus fast auf den Kopf gestellt hat. Trutzige Verschlossenheit durch Turm, Mauer und Graben gegen ungebetene Gäste einst, einladende Gesten des Stadtplanes gegen die zahlreichen Verkehrsmöglichkeiten und -bedürfnisse heute! Einladende Gesten, aber leider nicht —

[1]) Aus: Dortmund. Bilder und Worte über Sein und Werden der Stadt. Bearbeitet und herausgegeben von Stadtbaurat Hans Strobel, Dortmund. Verlag C. L. Krueger, G. m. b. H., Dortmund 1920.

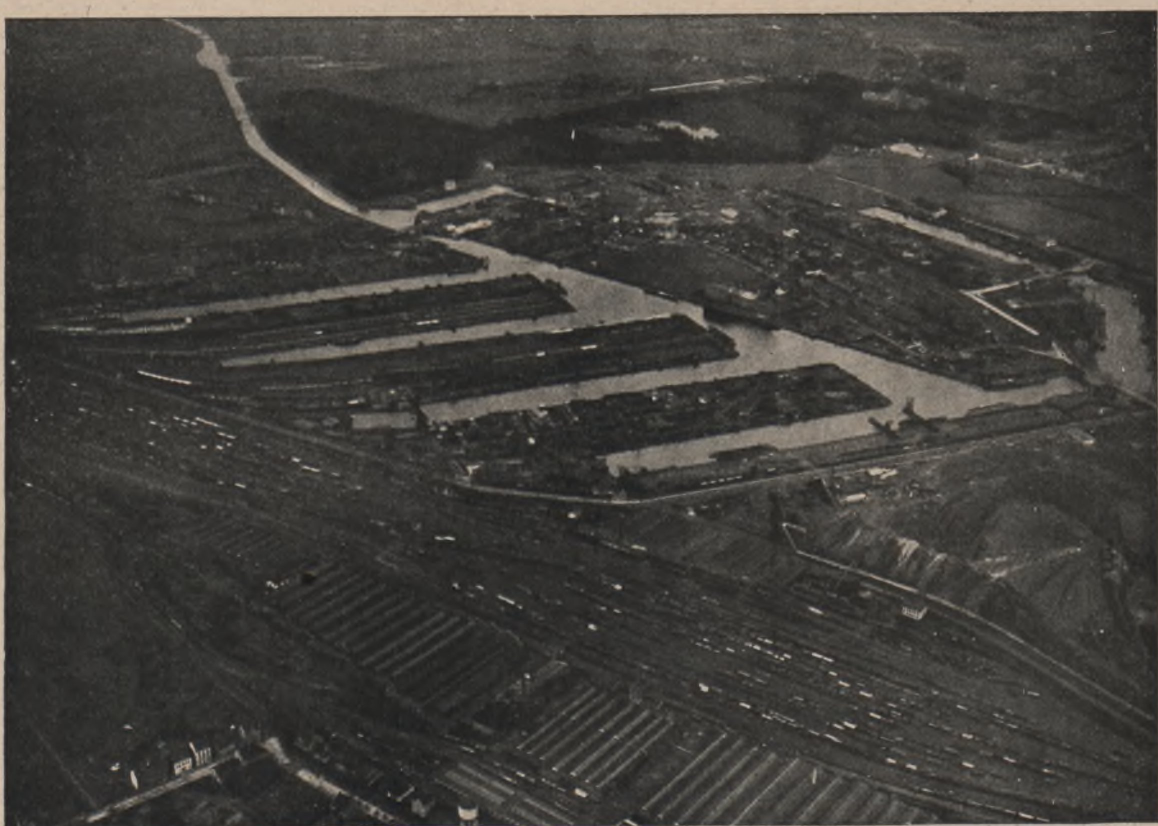


Abb. 12. Dortmund. Hafenanlage zwischen Fredenbaum und Verschiebebahnhof aus 650 m Höhe. Vorne Eisenbahnreparaturwerkstätten.

offene Arme! Es gab eine Zeit, kurz nach 1870 setzte sie ein, wo man, das Ganze über dem vielgestaltigen Einzelnen vergessend, den verwickelten Organismus der Stadterweiterung sich mehr oder weniger selbst überließ. Privatgesellschaften durften unabhängig voneinander Eisenbahnenbauen, Städte ließ man ringsum von Fabriken einschließen, statt Wohn- und Fabrikviertel, Arbeits- und Erholungsflächen vorzusehen und zu scheiden. Straßenbauten und Wohnstätten entsprachen nach Lage, Fortschritt und Gestaltung weniger einem zielbewußten Plane, als den Grundstücks- und Bauspekulationen der Unternehmer. Wo, wie im rheinisch-westfälischen Industriegebiet, viele Verkehrs- und Wirtschaftsquellen zueinander neigten, wiederholte sich dieses Schauspiel im großen. Oft sind es gerade Verkehrswege selbst, die sich infolge zusammenhangloser Projektierungen gegenseitig im Wege liegen.

Vor dem Kriege waren die wirtschaftlichen Kräfte so stark, daß selbst diese manchesterliche Art der Stadterweiterung eine blühende industrielle Entwicklung nicht hindern vermochte. Ob freilich dabei auch der Kulturfortschritt, der seine Wege bekanntlich unabhängig von der Zivilisation geht, auf seine Rechnung kam, das ist fraglich. Je zivilisierter ein Staat, desto notwendiger, gleichzeitig aber desto schwieriger ist in ihm das Regieren. Schon zeigt der „Siedlungsverband“ im wirtschaftlich regsten Teil Deutschlands, daß die regionale (vertikal geteilte) Verwaltung nicht mehr genügt, und daß wichtige Verwaltungszweige unbeschadet der Provinzgrenzen horizontal geteilt werden müssen. Falsch ist die Meinung, als würde der Siedlungsverband, der sich auf ganz große Gesichtspunkte beschränken muß, wenn er gedeihlich arbeiten will, weitere Eingemeindungen überflüssig machen. Vom Standpunkt der Stadterweiterung aus ist die Konsolidierung großstädtischer Wirtschaftsgebiete nach wie vor zu fordern.

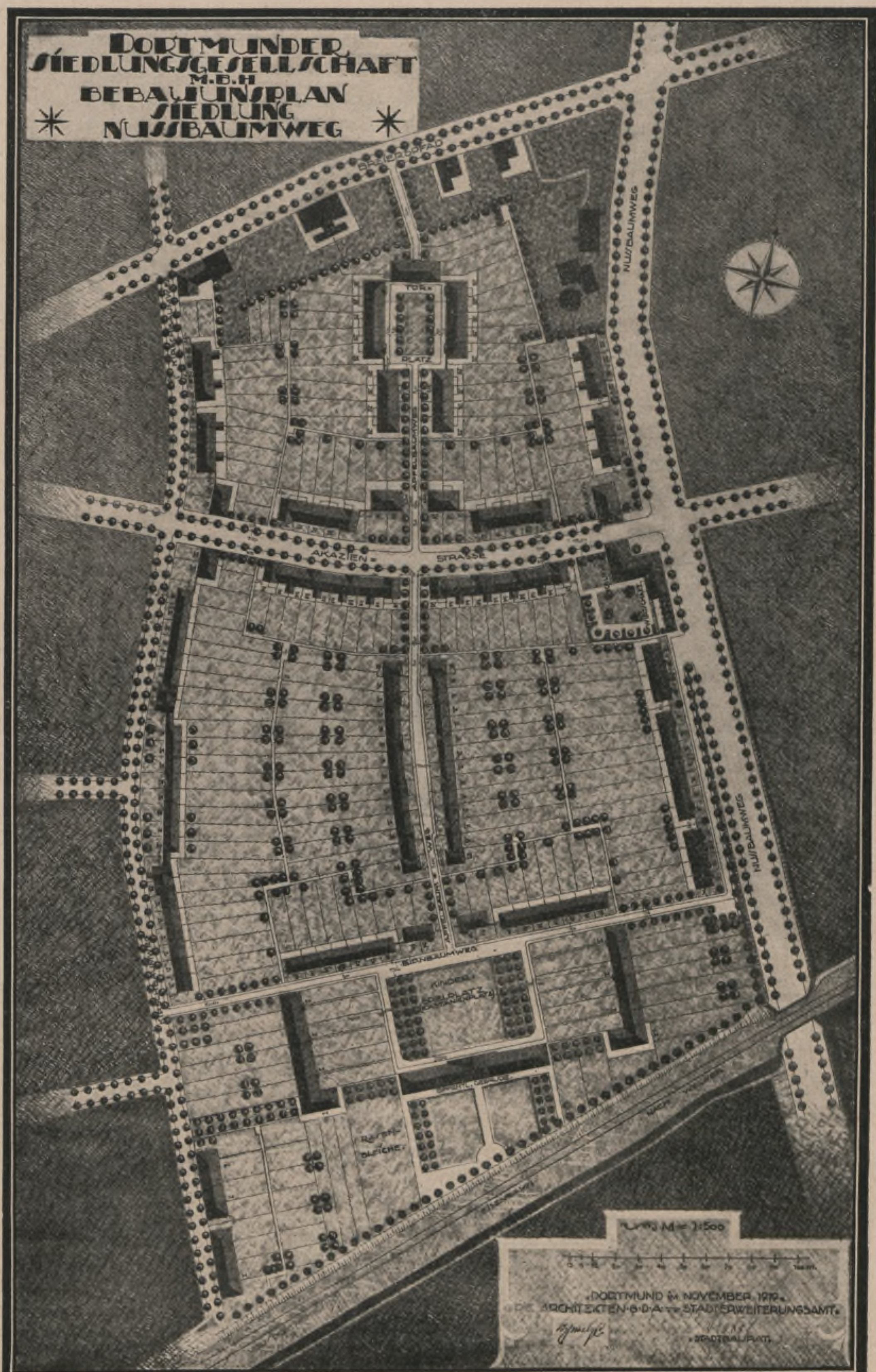


Abb. 13. Dortmund-Wambel. Flachbausiedlung am Nußbaumweg. (1919/20 wurden 146 Häuser mit 186 Wohnungen ausgeführt.)

Die Einrichtung von Stadterweiterungsämtern, wie sie schon vor dem Kriege in den fortschrittlichen Städten erfolgte, und im großen die Errichtung des Siedlungsverbandes für den Ruhrkohlenbezirk im Frühjahr 1920, ist erst als natürliche Reaktion, also leider zu spät erfolgt. Bemerkenswert ist jetzt der starke Drang nach Sozialisierung und Fusionierung der größeren Betriebe. Letzten Endes haben beide zusammen mit den vorerwähnten behördlichen Einrichtungen dieselben Ursachen. Der Drang nach gegenseitiger Fühlungnahme und nach straffer Organisation spricht aus all diesen Bewegungen. Ob in den beiden letzten Fällen die beschrittenen Wege die rechten sind, mögen Berufenere beurteilen. Mir will scheinen, daß diejenige Wirtschaftsform die beste ist, innerhalb deren



Abb. 14. Aus der neuen Bergarbeitersiedlung in Dortmund-Dorstfeld.
Blick vom Sportplatz nach der geplanten katholischen Kirche an der Finefrau.
Architekt: Otto Salvisberg, Berlin.

nicht nur Verkehrsschwierigkeit, auch die Wohnungsnot steht im Wege. Ohne gesunde Wohnungsverhältnisse keine gesunde Wirtschaft! Wir haben im Aufsatz über Wohnungsbau gesehen, wie sich dieser gewissermaßen sozialisiert hat, als die Wohnungserzeugung durch Unternehmer unmöglich wurde. Weder diese „Sozialisierung“ noch der in Dortmund verhältnismäßig geringe Wohnungsbau durch die Werke haben uns geholfen. Die Kohle aber hilft sich selbst. Ein Teil der in die Welt gehenden Bodenschätze schlägt sich zu Tage als Dauerwert in vorbildlichen Siedlungen nieder; sie sind geeignet, die durchschnittliche

Arbeitsfreude und Tüchtigkeit sich am freiesten entfalten können.

Es ist falsch, resigniert mit der großen Auswanderung oder gar dem von Clemenceau gewünschten großen Sterben zu rechnen. Zum mindesten in den auf Kohle stehenden Industriestädten liegt das Bedürfnis nach Stadterweiterung auch jetzt noch vor. Eine Abwanderung der wirtschaftlichen Kräfte nach dem Ostrande des Ruhrkohlenbeckens, vielleicht aus politischen Gründen, ist heute schon zu verspüren. Dortmund muß also seine Arme öffnen. Aber Wohnqualität im Sinne einer Auflockerung zu bessern. Diese Wohnungen brauchen wir in erster Linie, andere sind ebenso notwendig; sie zu bauen, ist vorläufig leider nur mit außerordentlicher, aus der Gemeinde aufzubringender Steuerbelastung möglich. Ein auf seine Zukunft bedachtes Dortmund muß deshalb vor allem anstreben, die für die Entwicklung seiner Kohlengruben erforderlichen Wohnungen zu schaffen, bald zu schaffen! Daß dies auf möglichst wirtschaftlichem Wege geschehen muß, bedarf keiner Begründung.

EIN BEITRAG ZU STÄDTEBAULICHEM WEITERSCHAFFEN.

Von RICHARD DÖCKER, Stuttgart. Hierzu die Tafeln 18—20.

Zeit und Verhältnisse verlangen mit gebieterischer Notwendigkeit die Beantwortung der ungezählten Fragen über die Lösungen unserer städtebaulichen Probleme. Stadtbaukunst von heute, die zu grundsätzlichen Neugestaltungen führt, erzwingen unsere Welt- und Großstädte, da sie als Mittel- und Brennpunkt unserer Zeit am stärksten deren Krankheiten haben und infolgedessen das Gebären von neuen Baugedanken als Heilversuche erzeugen. Beim Betrachten unserer Städtebauarbeiten wird sich im allgemeinen zeigen, daß es gelungen ist, trotz der verhältnismäßig wieder jungen Betätigung auf diesem Gebiet eine mittlere Linie der Lösungsversuche zu erreichen. Diese Arbeiten zeichnen sich meist aus durch sehr große Ruhe der mit Schiene und Winkel erzeichneten Linienführung und durch geometrische Klarheit des Planornamentes, und es ist zweifellos mehr oder weniger gut möglich, immer solche ins Auge fallende und für den Allgemeinfall brauchbare Lösungen unter Berücksichtigung der „heutigen“ Grundsätze (Achsen, Symmetrie, Horizontale und dgl.) zu finden. Eingestehen müssen wir aber, daß auf diese Weise in der Entwicklung des Städtebaues die Stelle erreicht ist, die Stillstand bedeutet. Erschöpfend sind die durch Tradition und Konvention übernommenen Mittel und Mittelchen angewendet, ohne den Zustand derselben untersucht oder neu gestaltet zu haben. Da aber jedenfalls die Zellen des Riesenorganismus einer Stadt, die Einzelwohnung, für gegenwärtige und zukünftige Maßstäbe unzureichend und krank ist, wie können wir eine Gesundung unserer Baugedanken von heute und morgen, wie eine Weiterentwicklung unserer Städte und unserer Städtebaukunst erwarten?

Die zu diesen Ausführungen beigegebenen Pläne erheben nicht den Anspruch, eine unumstößliche und restlos gelöste Bearbeitung einer Aufgabe vorzustellen, sie sollen lediglich die Bekanntgabe einiger Ideen sein, die eben schon im Plan bestimmte Gestalt und Form angenommen haben.

Der erste Teil der Veröffentlichung, der schon im September 1919 anläßlich eines Wettbewerbs des Freiherrn von Gemmingen-Hornberg für sein Gelände am Westbahnhof in Stuttgart verfaßt wurde, ist mit Regierungsbaumeister Jost zusammen als gemeinsame zweite Lösung eingereicht worden.

Die übliche Art der Bebauung eines Hanggeländes ist die Horizontal-Bebauung im Sinne der Höhenkurven. Das Stadtbild nach dieser Art zeigt eine wohlgeordnete, ruhige Schichtung von Baublöcken, welche die Bewegungen und die Lebendigkeit des hügeligen Geländes totschweigen. Am liebsten würde dem Berghang das Symbol der Ebene, die horizontale Linie aufgezwängt, und es würde gar nicht ungern gesehen, wenn die mit unseren mathematischen Kenntnissen konstruierten Höhenlinien draußen im Gelände markiert wären, damit unsere Absicht auch derjenige erkennt, der sich mit den heutigen Anschauungen über Städtebau kaum befaßt hat. Wir haben eine Verneinung und Verleugnung des Bergkörpers und dessen Lebenseigenart.

Die Abbildungen Tafel 18 der Stadtansicht der Arbeit „Staffelberg" sind eine Bejahung des Berges, sein Begriff und Inhalt in der Architektur zum Ausdruck gebracht, sie sind ein Rhythmus der Bewegungen zwischen Haus und Berg, ein Hinaufklettern der Baukörper zur Höhe, ein Hinstrahlen (siehe Lageplan Tafel 19) zum höchsten Punkt des Berges. Die Bejahung der schiefen Berglinie hat hier nicht allein genügt, in der Steigerung zur Vertikalen wurde in dem „Sternbau" die Krone des Stadtteils und der Kopf des Bergkörpers geschaffen.

Wenn der Städtebauer im Laufe der Jahre versucht hat, dem plan- und ordnungslosen Haufen unserer Städte, d. h. dem Anarchismus unserer Hänge, ein Ende zu bereiten und dieses Durcheinander von Klein und Groß, von Flach und Hoch zu einem Organismus zu gestalten, so war und ist es zweifellos ein Weg zur Ordnung, die Bebauung der Hänge nach den Höhenkurven anzuordnen. Man ist auf diese Weise aber den Schwierigkeiten und dem Problem „Berg" nur ausgewichen.

Wie Ideen, die aus solchen Erwägungen heraus geboren und rein aus Freude an der Idee ernsthaft geprüft und mit Interesse und Hingebung in die Tat umgesetzt werden konnten und so die Möglichkeit einer Verwirklichung gezeigt haben, sagen die weiteren Pläne dieser Wettbewerbsarbeit. Zu bemerken ist noch, daß für die Tat dieser Idee eine Bergkuppe oder ein Bergkegel geeigneter wäre als die zur Verfügung und Bearbeitung vorliegende Bergmulde. Auch wurde bei der weiteren Betrachtung nicht untersucht, welche der beiden Lösungen die wirtschaftlichere und materiellere ist, da ja der Maßstab der Wirtschaftlichkeit keinen Gradmesser für den Wert ideeller Arbeiten darstellt und Ideen letzten Endes noch nie dadurch aus der Welt geschafft werden konnten.

Licht und Luft von drei Seiten des Hauses, Blick des einen Hauses über das andere, das sind vielleicht neben der „Berg"-Architektur die Ergebnisse und Vorteile gegenüber dem Horizontalbausystem. Durch mehr oder weniger große, zwischen die einzelnen Typen (Taf. 19) gelegte Höfe läßt sich das „Staffelberg"-System auch bei flacherem Gelände durchführen.

Nicht unwichtig ist aber auch bei beiden Lösungsarten der Gemmingenschen Bebauung der Versuch, unsere Wohnungsfrage nicht nur durch den Flachbau zu bewältigen, sondern große, im Grundriß gut angeordnete Mietkästen zur Befriedigung der Wohnungsbedürfnisse zu schaffen, zugleich ein Mittel, um an ausgezeichneten Geländepunkten städtebauliche Wirkungen von besonderer Bedeutung zu erzielen. Anläßlich dieses Wettbewerbs hat sich nämlich gezeigt, daß z. B. Stuttgart aus der Zeit vor dem Kriege keinen gutgelösten Miethausgrundriß in der Ausführung besitzt, und in anderen Städten wird es nicht viel besser sein, so daß es nicht verwunderlich ist, wenn die im letzten Halbjahrhundert geborenen Mietkasernen einen solch schlechten Ruf genießen. Das Massenmiethaus, sicher ein Kind unserer Zeit und unserer Verhältnisse, bedarf nur der sorgsamen Pflege des Architekten, um mit menschenwürdigen und begehrten Wohnungen angefüllt zu sein, und auf diese Weise bildet es dann gleichzeitig die einzige Möglichkeit, heute noch große Baumassen zu schaffen.

Der „Sternbau" der zweiten Lösungsart deutet zwei weitere Ideen an, so das Schaffen eines monumentalen Raumes wie er beim Zusammenstoßen der schräg gestellten Blöcke, in der durch alle Geschosse gehenden Halle (Taf. 20) mit Galerien möglich ist. Auf diese Weise wird der kleine Mann, der Zellenbewohner, in unmittelbarste und intimste Berührung mit Raumgedanken und Raumbegriffen gebracht, so daß anzunehmen ist, daß derselbe wieder Sinn und Freude am Raumschaffen und Raumgestalten der Architekten seiner Zeit gewinnt. Zugleich stellt diese Halle einen würdigen Repräsentations- und Empfangsraum des Massenmiethauses dar. Der zweite Gedanke ist ausgesprochen in der unter dieser Halle befindlichen zentralen Küchenanlage, welche die 60 Wohnungen des Sternbaues durch besondere Speiseaufzüge versorgt. Auf diese Weise würde den vielfachen Wünschen der heutigen Hausfrau Rechnung getragen. Welche Vorteile das Einküchensystem bietet, soll hier nicht untersucht werden, weil dieselben in der heutigen Zeit zu klar auf der Hand liegen. Zurückgewiesen aber muß der Einwand einer sogenannten Störung des Familienlebens werden, gerade das Gegenteil könnte jedenfalls zu erreichen sein.

Eine weitere Steigerung und Gestaltung des Sternbaugedankens wäre dessen Verwendung als vielgeschossiges Bürohaus, wodurch viele Häuser, die heutigentages von Beamtungen zu Bürozwecken verwendet werden, für Wohnungen frei würden und durch Erstellung eines solchen Zentralbürohauses in vielen Städten ein erheblicher Teil der Wohnungsnot behoben werden könnte.

Die Möglichkeiten des Sternbaues zu Ende gedacht, ergäbe das Gestalten eines riesigen Meßhauses in der Form des Sternbaugedankens, der, wie sich im folgenden zeigen wird, neben den erwünschten formalen Vorzügen auch andere außerordentlich günstige Eigenschaften aufweisen würde. Leipziger Architekten haben in den letzten Monaten das Projekt eines sogenannten Messeturmes (Neudeutsche Bauzeitung Jahrgang 1920, Heft 28/30) veröffentlicht. Deren Projekt hat neben völlig unzulänglicher Belichtung der gegen den Innenhof liegenden Räume schlechte Zugänge von außen und Unübersichtlichkeit im Innern infolge des kreisförmigen Umgangs, auch formal wird der Rundbau und dessen Architektur nicht befriedigen, auf jeden Fall ein altes Kleid für den neuen Körper sein.

Beim Betrachten des von mir im November 1920 gefertigten generellen Vorschlages für ein Meßhaus (Taf. 20) ergeben sich im Vergleich zu dem Leipziger Projekt einige interessante Feststellungen: bei kleinerer Bauplatzfläche (5500 gegen 7200 qm) eine fast doppelt so große Ausnutzung (50000 gegen 30000 qm Ausstellungsfläche) und einwandfreie Belichtung jedes Verkaufsraumes und Treppenhauses. Grundriß und Aufriß sind klar gegliedert; ersterer zerfällt in sechs merklich voneinander getrennte Abteilungen, letzte-

rer in zehn große Hauptgeschosse mit je drei Stockwerken, so daß die anfängliche Unübersichtlichkeit der 30 Stockwerke durch diese leichtfaßliche Einteilung des ganzen Baukörpers verdrängt wird. Verkehrstechnisch mag es nicht unwichtig sein, daß direkt bei den Treppenhäusern und Fahrstühlen die Eingänge sich befinden und bei Feuersgefahr von hier aus auf kürzestem Wege das Freie erreicht werden kann. Zu erwähnen sind vielleicht noch die in den Hauptgeschossen geschaffenen, durch drei Stockwerke gehenden Hallen mit Galerien, ebenso das Kaffeerestaurant im zehnten Hauptgeschoß, dessen Wände durch eine riesige Glashalle begrenzt sind. Formal wird die Gliederung dieses Bauriesen gegenüber der ungegliederten (plumpen) Masse des Leipziger Kolosses günstig wirken. Auch städtebaulich wird der von mir gefertigte Entwurf für ein Meßhaus im Stadtzentrum ohne das Schaffen eines Riesenplatzes zur Ausführung möglich sein, weil durch seine Gliederung ein Sicheinfügen in den Maßstab eines Stadtinneren erreicht werden kann.

Nochmals soll festgestellt werden, daß die vorliegenden Arbeiten niemals Anspruch erheben, bis in alle Einzelheiten durchgearbeitete Lösungen oder gar die einzig möglichen Wege einer Weiterentwicklung unseres Städtebaues und seiner Baugedanken zu sein, vielleicht sind sie nur zu Papier gebrachte Ideen, vielleicht Anregungen, vielleicht ein Weg, weiterzukommen!

KLEINWOHNUNGEN IN DER GROSSSTADT.

Zum Wettbewerb der Gemeinnützigen Bau-Aktien-Gesellschaft Oberschöneweide.

Von Bauinspektor ROSENBERG, Berlin-Oberschöneweide.

Die in Oberschöneweide wie überall ohnehin herrschende Wohnungsnot ist noch dadurch verstärkt worden, daß weitere Fabriken nach Kriegsende in den Ort verlegt worden sind. Man sah sich daher genötigt, eine größere Anzahl weiterer Wohnungen zu schaffen. In einem solchen Falle, wo die Arbeitskräfte im Orte selbst dringend gebraucht werden und sonst mit Eisen- und Straßenbahn herbeikommen müssen, wird durch Benutzung baufertiger Ortsgelände im Gegensatz zu einer auf jungfräulichem Gelände neugeplanten Siedlnng, eine Entlastung der Verkehrseinrichtungen und damit eine Ersparnis an Personal, Betriebsmitteln und an Betriebsstoffen erzielt.

Die Aufgabe, die sich so darstellte, kann man dahin zusammenfassn, daß eine Kleinwohnungsanlage an vorhandenen Straßen, auf vorhandenen Blöcken anschließend an bereits bestehende Bauten zu schaffen war. Günstig für den vorliegenden Fall war, daß ein größerer Teil des neu zu bebauenden Blocks der Stadtgemeinde gehört, der übrige von der Gemeinnützigen Bauaktiengesellschaft erworben wurde, so daß man ohne Furcht vor späterer Durchbrechung der Leitgedanken eine einheitliche Lösung anstreben konnte.

Das Programm war folgendes:

„Die Wohnungen sind zum Teil in zweigeschossiger Bauweise auf dem bereits mit Gebäuden der Gemeinnützigen Bauaktiengesellschaft besetzten Geländeteil unterzubringen, und zwar auf der Nordseite und in der südöstlichen und südwestlichen Ecke, zum Teil in dreigeschossiger Bauweise auf dem neuen Terrain zwischen der Wald-, Fontane-, Zeppelinstraße und dem städtischen Gelände. Es sollen von diesen Wohnungen 100 zwei Zimmer und eine Küche enthalten, 40 drei Zimmer und Küche und 15 ein Zimmer und Küche (für die Ein- und Zweizimmerwohnungen Wohnküchen).

Für die Einzimmerwohnungen sollen möglichst 40 qm Wohnfläche, für die Zweizimmerwohnungen 58 qm Wohnfläche, für die Dreizimmerwohnungen 76 qm Wohnfläche erzielt werden (hierbei ist die Wohnfläche ohne Abort und Bad berechnet). Die Zimmergröße soll nicht unter 18 qm gewählt werden, die Zimmerhöhe i. L. 2,85 m betragen. Für je drei Einzimmerwohnungen ist ein gemeinsames Bad vorzusehen. Die Nebenräume und sonstiges Zubehör müssen sich nach den jetzt üblichen Berliner Grundsätzen richten; jede zweite Wohnung erhält einen Garten von rund 100 qm, die Flächen des angrenzenden städtischen Geländes sind für Spielplätze vorzusehen.

Von Bestimmungen über die Wahl der Bauweise (Reihenbau oder Bauwich) wird Abstand genommen, auch die Einhaltung der Vorgartenlinie an der Waldstraße ist nicht unbedingt erforderlich. Die Bewerber sollen hierdurch in die Lage gesetzt werden, eine nicht nur in wohnungstechnischer, sondern auch in städtebaulicher Beziehung möglichst günstige Lösung zu liefern. Insbesondere ist auf ein gutes Zusammenstimmen mit den benachbarten Gebäudegruppen Rücksicht zu nehmen, so daß an dieser Stelle ein geschlossenes Ortsbild entsteht. Im übrigen sind die baupolizeilichen Vorschriften zu beachten.

An Unterlagen sind einzureichen:

1. 1 Lageplan der alten und neuen Gebäudegruppen im Maßstab 1 : 500;
2. die Grundrisse, Schnitte und Ansichten der einzelnen Gebäudetypen im Maßstab 1 : 200;
3. 1 konstruiertes Schaubild im Maßstab der Ansichten;
4. ein Vogelschaubild der Gesamtanlage;
5. ein kurzer Erläuterungsbericht mit Aufrechnung der Wohnflächen;
6. 1 Kostenüberschlag unter Annahme von 170 M. Baukosten pro Kubikmeter umbauten Raumes;
7. 1 Verzeichnis aller Entwurfstücke.“

Durch das Programm festgelegt waren also insbesondere die Wohnflächen, die Zimmergrößen und Zimmerhöhen.

Freigestellt war den Architekten alles übrige, soweit es nicht gegen die baupolizeilichen Bestimmungen verstieß.

Als Anlagen waren beigefügt: 1 Übersichtskarte, 1 Plan der bestehenden Siedlung mit 2 Ansichtsskizzen des jetzigen Siedlungstyps, 1 Plan des neuen Geländes 1 : 500 und eine Ansicht des Realgymnasiums.

An Preisen waren vorgesehen:

ein I. Preis von 6000 M.	ein III. Preis von 4000 M.
ein II. Preis von 5000 M.	ein IV. Preis von 3000 M.



Abb. 15. Schaubild.

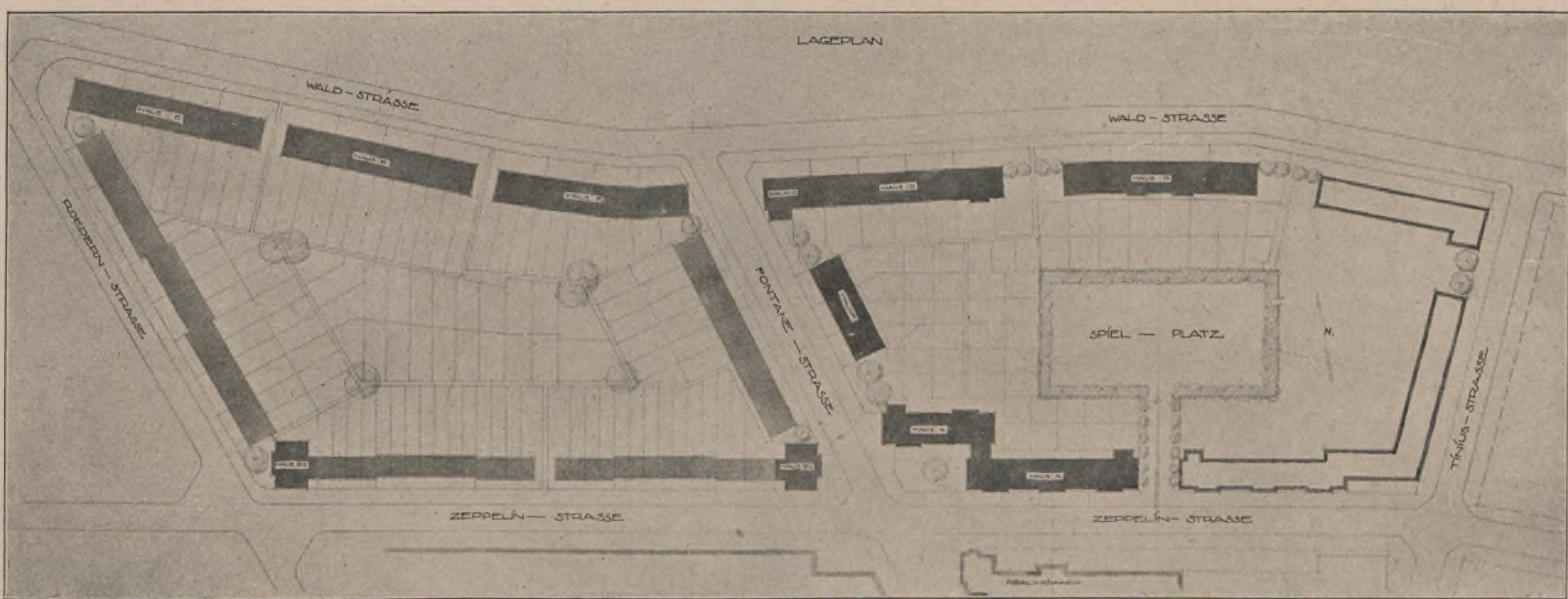
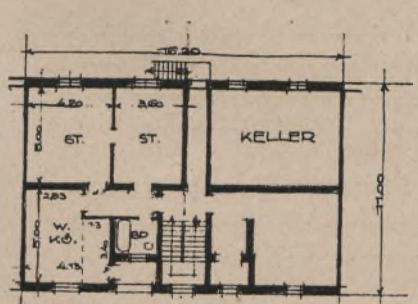


Abb. 16. Lageplan. Maßstab 1 : 2500.



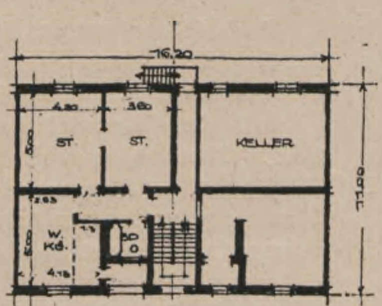


Abb. 17. Haus D Maßstab 1 : 400 Abb. 18. Haus E.

Wettbewerb der Gemeinnützigen Bau-Aktien-Gesellschaft Oberschöneweide

Kennwort: „Typ 1921". I. Preis.

Verfasser: Architekten Dipl.-Ing. Behringer & Schock, Charlottenburg.

(Abb. 15—18.)

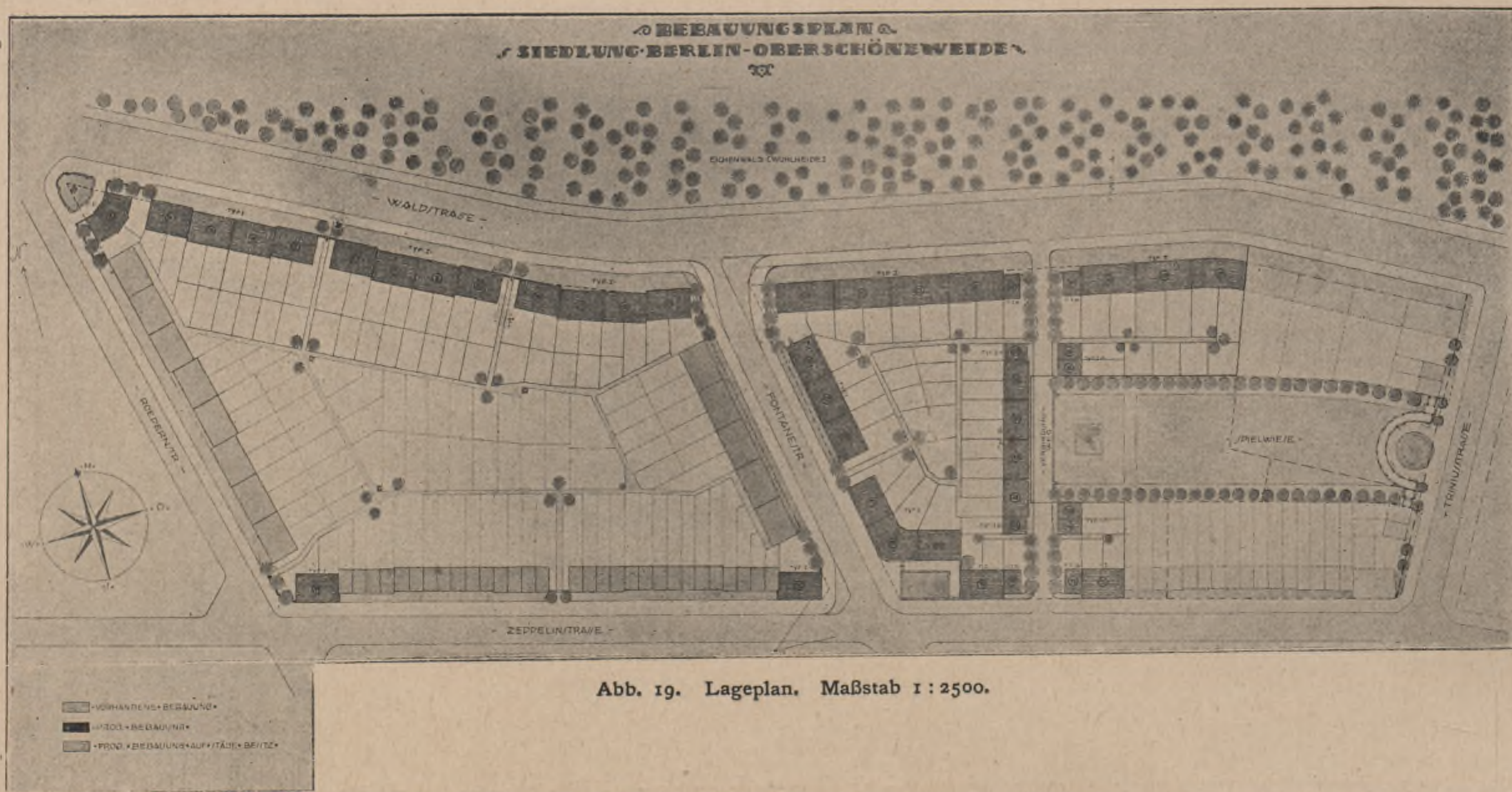


Abb. 19. Lageplan. Maßstab 1 : 2500.

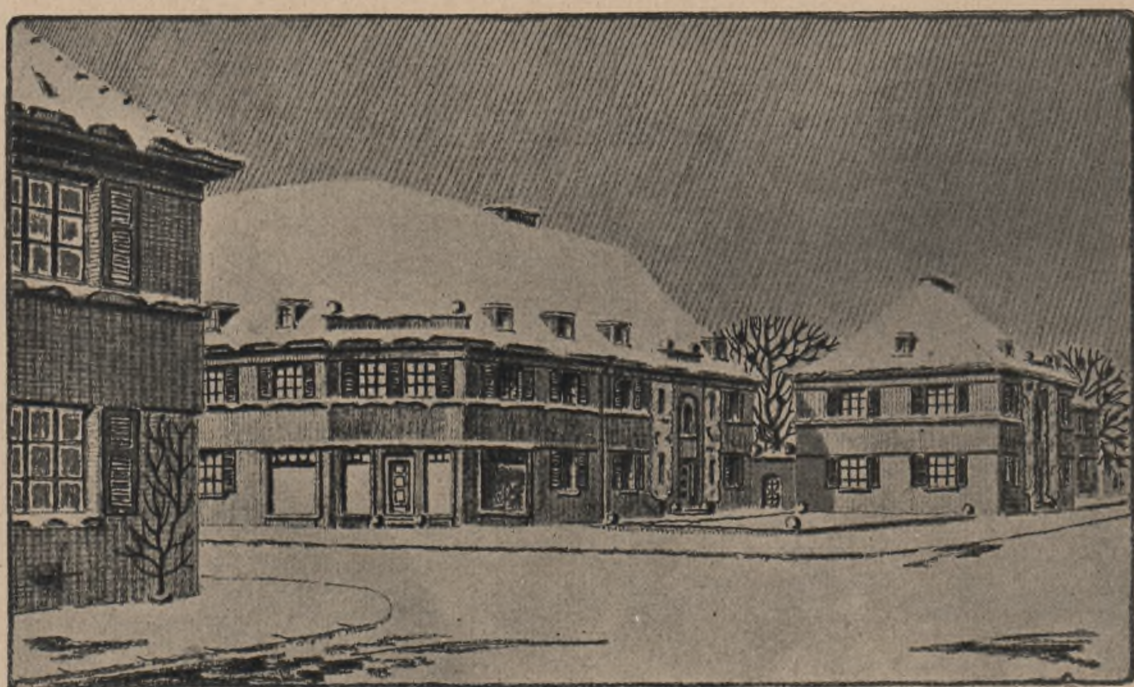


Abb. 20. Schaubild.

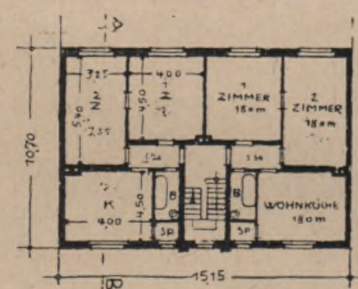


Abb. 21. Typ I. Maßstab 1 : 400.

Wettbewerb
der Gemeinnützigen
Bau-Aktien-Gesellschaft
Oberschöneweide

Kennwort:
„An der Waldlehne". II. Preis.

Verfasser:
Architekt A. J. Köster,
Berlin-Lankwitz.

(Abb. 19—21.)

Die Entwürfe sollten mit der Erteilung des Preises in das Eigentum der Gemeinnützigen Bau-Aktien-Gesellschaft übergehen. Außerdem konnten noch vier Entwürfe gegen eine Entschädigung von je 1000 M. angekauft werden. Das Preisgericht war auch ermächtigt, eine andere Verteilung der Gesamtpreissumme, falls dies nötig erschien, vorzunehmen. Ein Anrecht auf Weiterbearbeitung der Entwürfe oder Übernahme der Bauleitung erwarb keiner der Teilnehmer des Wettbewerbs, jedoch erhielt der Träger des ersten Preises als Entschädigung für die Nichtübertragung des Baues usw. die Summe von 3000 M. besonders.

Preisrichter waren die Herren: Geh. Reg.-Rat Prof. Dr.-Ing. Brix, Geh. Baurat Prof. Dr. Dr.-Ing. Klingenberg, Direktor Weber, Berlin-Oberschöneweide, Direktor Nordquist, Berlin-Oberschöneweide und Bauinspektor Rosenberg, Berlin-Oberschöneweide.

Von diesen konnte Herr Geheimrat Brix infolge einer Dienstreise nach dem Auslande nicht am Preisgericht teilnehmen, und er wurde durch Herrn Stadtbaurat Schmidt-Wilmersdorf vertreten.

Die Preisrichter fällten folgendes Urteil:

Der I. Preis wurde dem Entwurf „Typ 1921" zuerkannt,

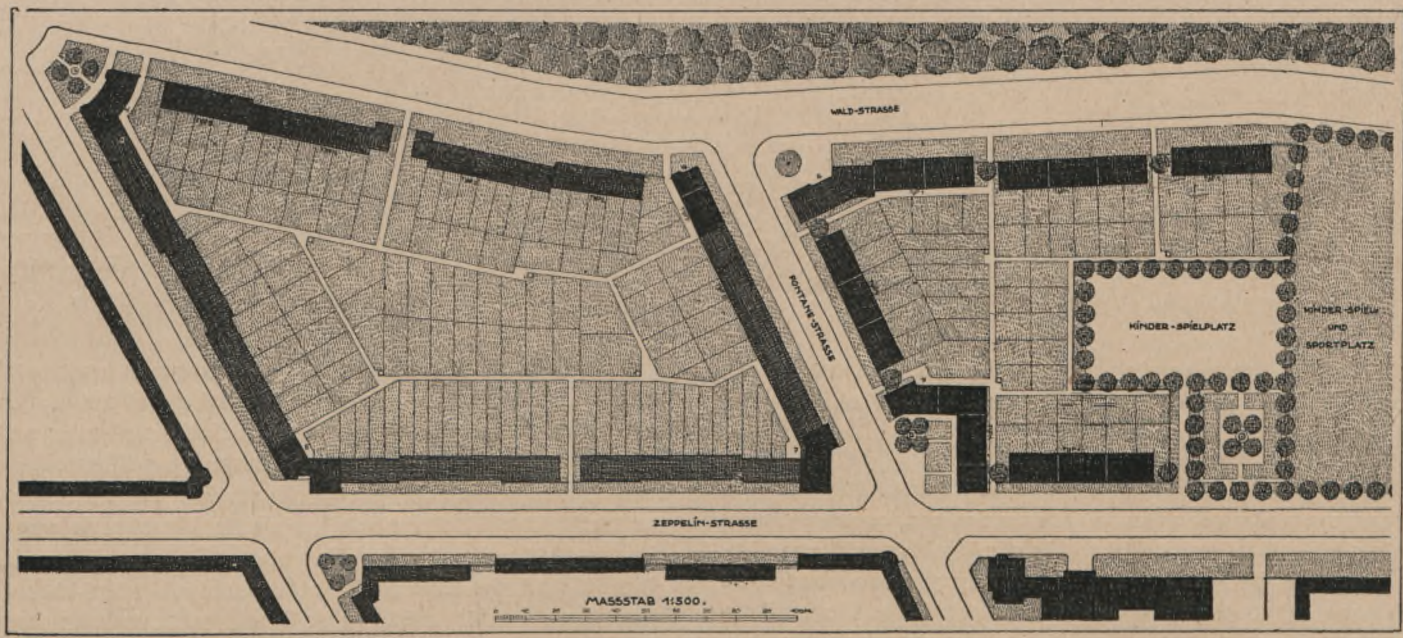


Abb. 22. Lageplan. Maßstab 1 : 2500.

Wettbewerb
der Gemeinnützigen
Bau-Aktien-Gesellschaft
Oberschöneweide

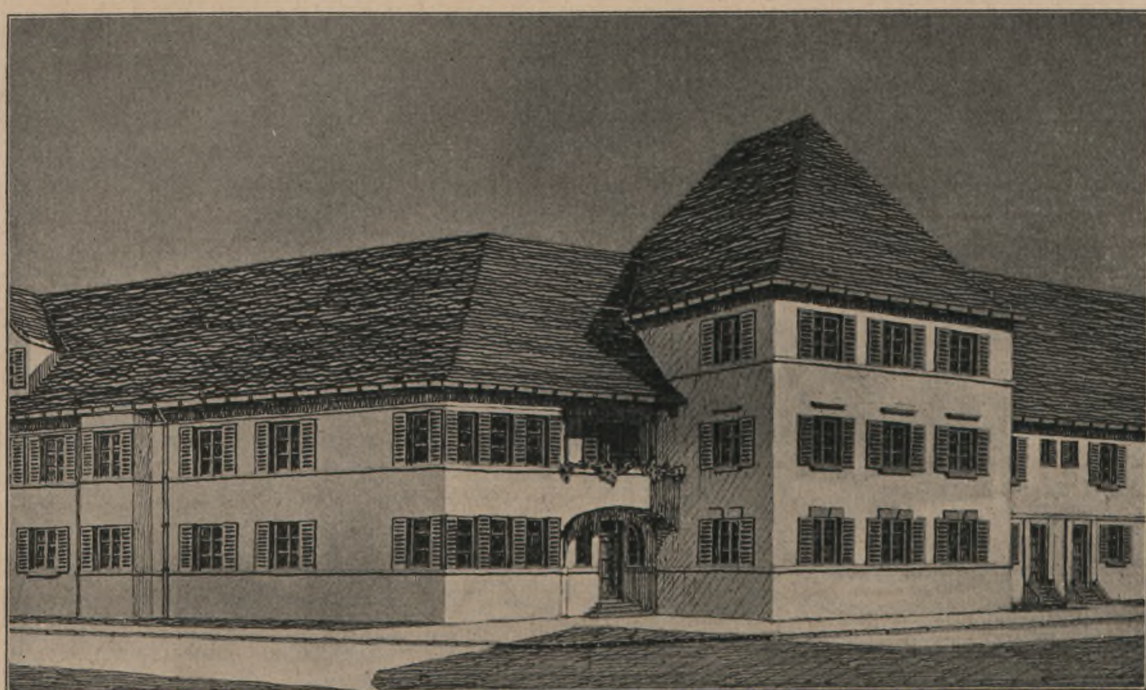
Kennwort: „Geschlossene Straßen". III. Preis. Verfasser: Architekt Spitzner, Berlin.

(Abb. 22—26.)

der II. Preis dem Entwurf „An der Waldlehne", der III. dem Entwurf „Geschlossene Straßen", der IV. dem Entwurf „Sommer".

Als Verfasser ergaben sich: für den I. Preis die Architekten Dipl.-Ing. Behringer und Schock, Charlottenburg, für den II. Preis Architekt A. J. Köster, Berlin-Lankwitz, für den III. Preis Spitzner, Berlin, für den IV. Preis Eduard Deube, Berlin-Britz.

Zum Ankauf wurden empfohlen: Entwurf „K. A. H.", Verfasser: Arch. Dipl.-Ing. Schröder, Breslau, Entwurf „1-2-3", Verfasser: Architekt Kalkmann, Berlin - Steglitz, Entwurf „Achsen", Verfasser: Architekt Dipl.-Ing. Hempel, Glogau zu je 1000 M., und die Entwürfe „Neuland", Verfasser Arch. Dipl.-Ing. Stallmann, Königsberg i. P. und „Toado", Verfasser Arch. Wilkens und Reg.-Baumstr. Kneise, Köln zu je 500 M.



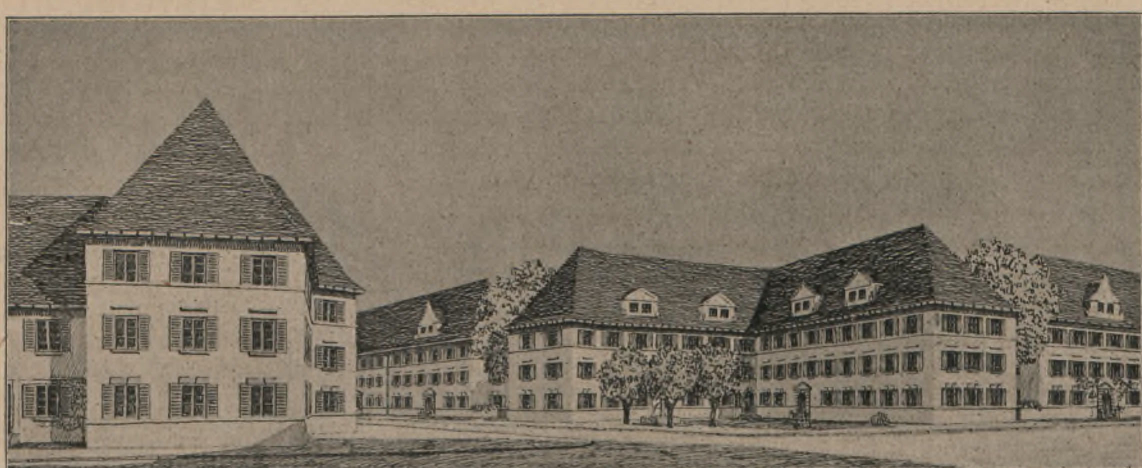


Abb. 23 und 24. Schaubilder.

M. 1 : 400.

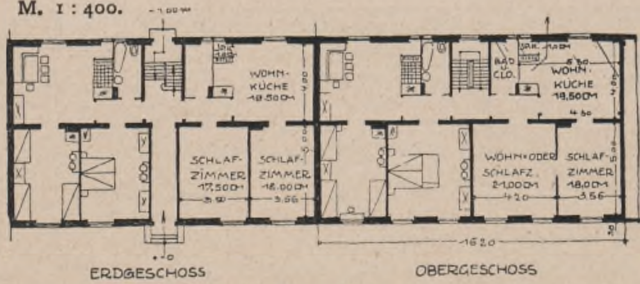


Abb. 25. Typ 1.

Wettbewerb
der Gemeinnützigen
Bau-Aktien-Gesellschaft
Oberschöneweide

III. Preis.

Verfasser:
Architekt Spitzner, Berlin.

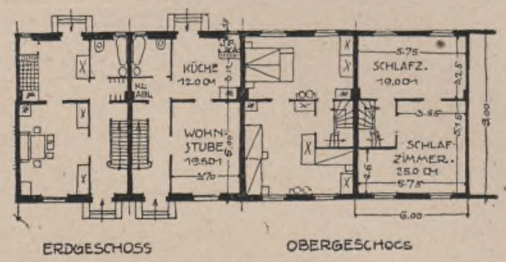


Abb. 26. Typ 2.

Die Ergebnisse der eingelieferten Wettbewerbsarbeiten kann man folgendermaßen kurz zusammenfassen:

1. Städtebauliche Lösung.

Der vorhandene neue Block ließ Einheitlichkeit der Bebauung und Freiheit des Innenraumes zu, er war daher besonders günstig verwendbar. Da die Wald- und Zeppelinstraße ziemlich genau Ost-West-Richtung haben, hat sich ein kleinerer Teil der Bearbeiter bewegen lassen, aus dem Gedanken heraus, daß die Haupträume nicht nach Norden liegen sollten, andererseits aber die Mieter eine Lage dieser Räume nach dem Blockinnern ungern sehen würden, eine Anordnung der Bauten als kurze, nordsüdlich gerichtete Blöcke vorzuschlagen. Das Preisgericht hat aber diesem Gedankengang keine Berechtigung zuerkannt, weil bei der Ausgestaltung der Wohnküchen (die gleichzeitig als Aufenthaltsräume während des Tages dienen) alle Räume gleichwertig und die Bewohner in der Lage sind, je nach Jahreszeit bzw. Neigung die Nord- oder Südräume aufzusuchen. Auch wirtschaftliche Bedenken (die hohen Kosten der Zu- und Ableitungen und der Stichstraßen) sprechen gegen solche Entwürfe.

Eine Arbeit hat einen eigenartigen Winkelformtyp entwickelt, der sowohl allen Wohnräumen Sonnenlage bieten sollte, als auch die Anlage von drei Wohnungen mit Querlüftung in einem Treppenhause gestattet. Trotz des neuartigen Gedankens hat das Preisgericht, in der Hauptsache mit Rücksicht auf wärmetechnische Bedenken, von der Anwendung dieses Typs abgesehen.

Die gleiche Erwägung hat auch verschiedene mit Doppelhäusern oder dgl. an Stelle von langgestreckten Blöcken arbeitende Lösungen als fehlerhaft betrachten lassen. Es ist nämlich zu berücksichtigen, daß ein Reihenhaus höchstens drei Viertel der stündlichen Wärmeverluste gegenüber einem freistehenden Hause aufweist. Abgesehen von den übrigen Gründen, welche die offene Bauweise für städtische Kleinwohnungen, d. h. zur Unterbringung großer Massen, ungeeignet machen, wies im vorliegenden Falle der Übergang zu den übrigen Ortsteilen und der schon bestehenden Siedlung auf Reihenhausbauweise als einzig mögliche Lösung hin. Diese Bauweise ermöglichte auch verschiedenen Bewerbern die wirkungsvolle Anlage einer platzartigen Straßenerweiterung an der Ecke der Fontane- und Zeppelinstraße, die sowohl den Eingang zur Siedlung betont als auch den Anschluß an die Baugruppe des Realgymnasiums erleichtert.

Ein anderer mehrfach auftretender Gedanke ist die Ausbildung einer Achse gewesen, welche Durchblick auf den Mittelbau des Realgymnasiums gewähren soll. Die weitere Bearbeitung dieses Motivs ist aber meist nicht glücklich gewesen.

2. Nächst diesen für die Gesamtordnung grundlegenden Richtlinien war ausschlaggebend die Wahl der einzelnen Hausart. Bei der bestehenden Siedlung hat man sowohl Stockwerkshäuser als Einzelhäuser ausgeführt, jedoch hat sich gezeigt, daß für die vorliegenden Verhältnisse die Anordnung der Wohnungen in einem Geschosse vorzuziehen ist, weil hier Klagen der Bewohner über unnötiges Treppenlaufen und fehlenden Zusammenschluß der Räume nicht vorliegen und auch die Stockwerkswohnungen infolge Ersparnis an Treppenhäusern sich wirtschaftlicher gestalteten.

Abgesehen von der Frage der Wärmehaltung, die bereits vorher gestreift war, und die sowohl den Bau von Reihenhäusern als auch den Bau von Mehrfamilienhäusern zweckmäßig erscheinen läßt, kommen noch andere Erwägungen hinzu, welche Berücksichtigung verdienen.

Da in jedem Falle in den großen Städten ein eigenes Kleinhaus den breitesten Schichten der minderbemittelten Bevölkerung doch nicht zugänglich sein wird, (vom wirtschaftlichen Standpunkte muß die Dreizimmerwohnung als unterste Grenze der Einfamilienhausform angesehen werden), so können die Mietwohnungen, die man diesen zur Verfügung stellen muß, eben nur in kleinen Mehrfamilienhäusern (Mittelhäusern) in zweckmäßiger und wirtschaftlicher Form geschaffen werden.

Die meisten der in Frage kommenden Bearbeiter haben auch trotz des zur Nachahmung verführenden Beispiels der bestehenden Einzelhäuser die Mittelhausform im Reihenbau gewählt.

Besser benutzt hätte die Gelegenheit zu wirtschaftlicher Ausführung der Mittelhäuser werden müssen, welche die Verfügung des Staatskommissars vom 10. Februar 1919 bietet. Danach wurden für solche Mittelhäuser Erleichterungen zugestanden, sie sollten jedoch nicht in die Bauordnungen aufgenommen, sondern jedesmal im Dispenswege genehmigt werden. Die Erleichterungen bezogen sich in der Hauptsache auf Mauerstärken, Ausführungsart der Wände, Belastungsvorschriften für Decken, Anforderungen an Feuerstätten, Lichtmaße für Wohnräume, Anforderungen an Treppen usw. Diese Richtlinien müßten noch weiter ausgebaut werden. Der Unterzeichnete hat im Dezember 1919 in der Ostdeutschen Bauzeitung darauf hingewiesen, daß, da in gesundheitlicher Hinsicht der Unterschied zwischen einem Kleinhause und einem Mittelhause ganz gering ist, gegenüber den zwischen beiden Hausarten einerseits und Mietskaserne andererseits es nur billig wäre, wenn man für die Mittelhäuser nicht nur einzelne Erleichterungen zuließe, sondern ihnen alle Vergünstigungen der Kleinhäuser gewährt, nur mit den Einschränkungen, die sich insbesondere vom Standpunkt der Feuersicherheit und der Hygiene erforderlich machen. Vorschriften in bezug auf Standfestig-

keit gehören ja nach neuerer Anschauung überhaupt nicht in die Bauordnungen.

3. Aus der Wahl des Haustyps ergibt sich danach fast zwangsläufig die zweckmäßige Grundrißlösung der einzelnen Wohnung. Man sieht auf Querlüftung selbst bei Einzimmerwohnungen, Anlage eines ausreichenden Aborts in der Wohnung, Anlage eines Bades (auch für die Einzimmerwohnungen zu je 3 ein besonderes Bad) und eines kleinen Austritts neben der Küche, der es ermöglicht, staubentwickelnde Arbeiten ohne Verunreinigung der Wohnung vorzunehmen.

Diese Lösung haben auch die meisten in Frage kommenden Bewerber gewählt, manche haben an Stelle des Austritts Loggien vorgesehen. Dies ist aber, da jede zweite Wohnung einen Garten erhält und große Freiflächen im Blockinnern liegen, für die zur Verfügung stehenden geringen Mittel als zu aufwendig anzusehen.

4. Die architektonische Lösung einer Kleinwohnungsanlage kann naturgemäß, da solche Bauten mehr ein wirtschaftliches als ein künstlerisches Problem darstellen, nur in einer guten Wirkung der Massen liegen. Soweit nicht ländliche oder Kleinstadt-Motive nachgeahmt oder Mietspalast-Architekturen angewandt wurden, befriedigen die Lösungen in dieser Hinsicht meist.

Alles in allem läßt der Wettbewerb der Gemeinnützigen Bau-Aktiengesellschaft Oberschöneweide erkennen, daß eine befriedigende Entwicklung in der technischen Gestaltung der Wohnung der wenig begüterten Volkskreise vor sich geht. Voraussetzung dabei ist, daß man, wie im Seminar für Städtebau in Berlin richtig bemerkt wurde, in der Großstadt nicht Kleinhaus-Politik, sondern den Erfordernissen der Wirklichkeit Rechnung tragend, Kleinwohnungs-Politik betreibt.

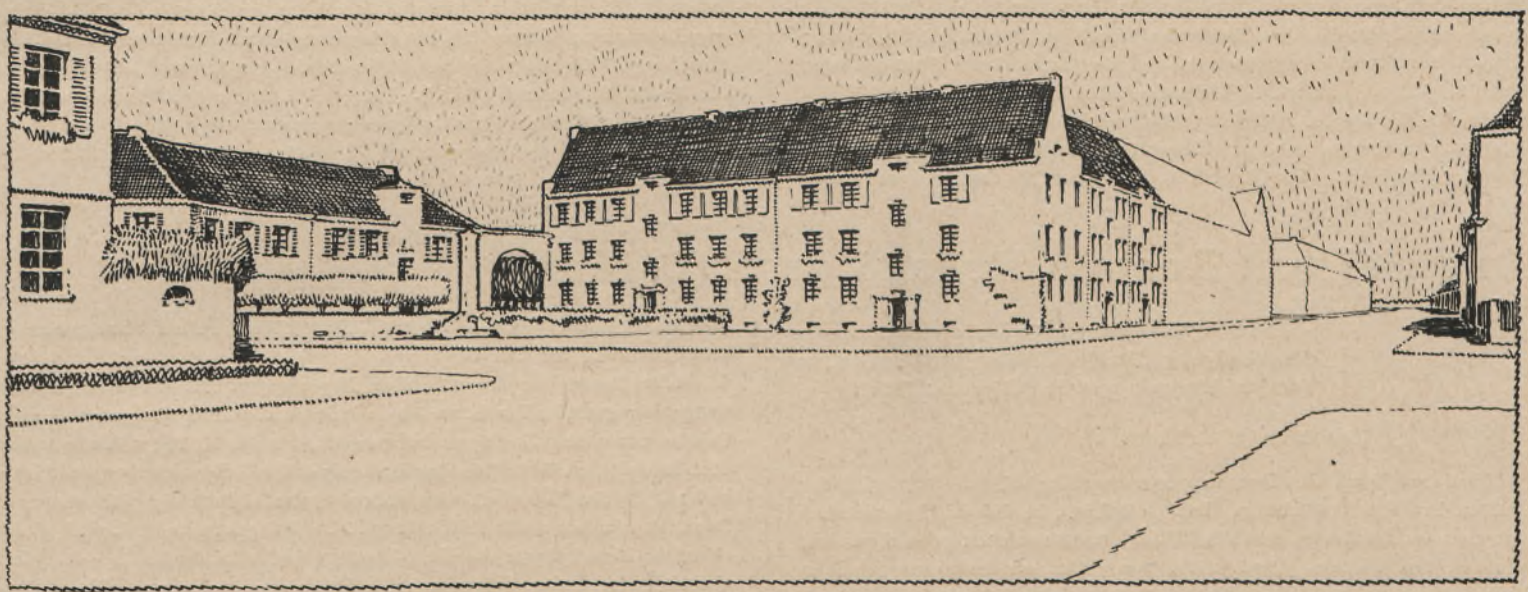


Abb. 27. Schaubild.

Wettbewerb der Gemeinnützigen Bau-Aktien-Gesellschaft Oberschöneweide
Kennwort: „Toado". Verfasser: Architekt Wilkens und Reg.-Baumeister Kneise, Köln.

CHRONIK.

Der Baudirektor der Stadt Düsseldorf, ADOLF MUESMANN, hat einen Ruf als ordentlicher Professor auf den Lehrstuhl für Entwerfen von Hochbauten an der Technischen Hochschule in Dresden erhalten mit dem besonderen Auftrag, in erster Linie den künstlerischen Städtebau zu pflegen. Außerdem soll Muesmann in das Seminar für Städtebau als Nachfolger von Cornelius Gurlitt eintreten. Muesmann hat den Ruf ab Wintersemester 1921/22 angenommen. Muesmann ist 1880 in Augsburg geboren. Er studierte an den technischen Hochschulen in Karlsruhe und München, war dann einige Jahre im bayerischen Staatsdienst, erhielt schon 1907 die Leitung des Entwurfsbureaus des damals neugegründeten Stadterweiterungsamtes in Bremen und nahm 1914 die Wahl als Leiter des Stadterweiterungsamts der Stadt Stuttgart an. In der Zwischenzeit suchte ihn Hamburg für die Leitung des Baupflegebureaus und der Zweckverband Groß-Berlin zum Abteilungsvorsteher zu gewinnen. 1919 übernahm er neben seiner städtischen Stuttgarter Tätigkeit einen Lehrauftrag für Städtebau und Siedlungswesen an der Technischen Hochschule in Stuttgart. Einen Ruf an die Technische Hochschule Hannover hatte er abgelehnt. Ende 1920 wurde er zum Baudirektor der Stadt Düsseldorf als Dezernent für Hochbau, Städtebau, Baupolizei und Siedlungswesen gewählt. Er trat diese Stelle im Februar ds. Js. an. Nur kurze Zeit also sollte seine Düsseldorfer Tätigkeit dauern.

EIN DEUTSCHER INGENIEUR SOLL STADTBAURAT VON TOKIO WERDEN. Von Japan ist der deutschen Wissenschaft schon wiederholt uneingeschränkte Anerkennung gezollt worden. Diese findet jetzt auch ihren Ausdruck gegenüber der deutschen Technik. Unter dem Zwang der Verhältnisse hat sich nämlich die Stadt Tokio, nachdem sie mancherlei Mißerfolge auf dem Gebiete des Straßenbaues zu verzeichnen gehabt hat, nunmehr entschlossen, für den Straßen- und Brückenbau einen deutschen Ingenieur anzustellen. Der Oberbürgermeister der japanischen Hauptstadt, Baron Goto, habe sogar die Auswahl dieses Technikers dem deutschen Botschafter und dem japanischen Botschafter in Berlin überlassen. Nach Aussage des zweiten Bürgermeisters lege sich Goto für diese Angelegenheit sehr ins Zeug, und er selbst halte diese Idee ebenfalls für sehr gut, da die Deutschen sowohl praktisch wie theoretisch gute Wegebauer seien und es außerdem bei der jetzigen Lage in Deutschland keine Schwierigkeiten machen würde, einen geeigneten Mann nach Japan zu bekommen.

ZUR FRAGE DER ERRICHTUNG VON WOLKENKRATZERN, die amtlich Hochhäuser genannt werden, wird mitgeteilt, daß die Nachricht, maßgebende Regierungsstellen würden unter gewissen Voraussetzungen der Errichtung solcher Gebäude keine Schwierigkeiten in den Weg legen, irrig ist. Es ist nicht zutreffend, wenn neuerdings die Ansicht verbreitet wird, daß amtlich eine Lösung der Wohnungsfrage durch die Errichtung von Wolkenkratzern geplant sei. Es ist vielmehr darauf hinzuweisen, daß eine derartige Lösung den bisher bei der Beschaffung neuer Wohnungen verfolgten Grundsätzen zuwiderlaufen würde. Für die finanzielle Unterstützung von Wohnungsbauten aus öffentlichen Mitteln gelten nach wie vor die bisherigen Grundsätze, nach denen in erster Linie Flachbauten und dreistöckige Mehrfamilienhäuser innerhalb der Städte und Landgemeinden mit städtischer Entwicklung unterstützt werden sollen. Die finanzielle Unterstützung von Bauten mit mehr als drei Geschossen soll im allgemeinen nur zur Ausfüllung von Lücken erfolgen.

DER IDEENWETTBEWERB um Vorentwürfe für ein Krieger-Ehrenmal und Kriegergrabsteine auf dem Sennefriedhof in Bielefeld wird hierdurch erweitert und für Künstler deutscher Reichsangehörigkeit ausgeschrieben, die in den Provinzen Westfalen, Rheinland, Hannover, Hessen-Nassau, Brandenburg und in den Freistaaten Lippe-Detmold oder Schaumburg-Lippe dauernden Wohnsitz haben oder in der Stadt Bielefeld oder im Landkreise Bielefeld geboren sind. — Unterlagen sind bis 1. August 1921 gegen portofreie Einsendung von 10 M. vom Stadtbauamt Bielefeld zu beziehen. Die Entwürfe sind bis 1. November 1921 einzuliefern. Erster Preis 4000 M., zweiter Preis 3000 M., dritter Preis 2000 M. Vergütung für etwaige Ankäufe je 750 M. Preisrichter: Oberbürgermeister Stapenhorst-Bielefeld, Prof. Högg-Dresden, Prof. Jobst-Darmstadt, Rechtsanwalt Katzenstein, Frl. Kleinhempel, Gartendirektor Meyerkamp, Stadtrat Schreck, Stadtbaurat Schultz, Prof. Wrba, alle in Bielefeld.

EIN OSTPREUSSISCHER WETTBEWERB. Die Zellstofffabrik Waldhof-Tilsit schrieb für den Neubau des Verwaltungsgebäudes einen engeren Wettbewerb aus. Aufgefordert waren die Architekten: Erich Göttgen-Pillkallen, Fritz-Juschka-Tilsit, Prof. Kühne i. F. Lossow und Kühne-Dresden, Otto Walter Kuckuck-Königsberg, Professor Möhring-Berlin, Professor Heinrich Straumer-Berlin. Außer Konkurrenz beteiligte sich der Wirkliche Geheime Oberregierungsrat im Ministerium, Cornelius-Berlin. Den ersten und einzigen Preis erhielt Architekt B.D.A. Otto Walter Kuckuck-Königsberg.

BEIM WETTBEWERB FÜR EIN KRIEGER-EHRENMAL IN DER ST. MARIENKIRCHE ZU LÜBECK hatten 38 Bewerber 48 Entwürfe ausgestellt. Den ersten Preis erhielt der Entwurf „Niemand hat größere Liebe" der Architekten (B.D.A.) Regierungsbaumeister Gustav Blohm (Hamburg) und Bildhauer Oscar Ulmer (Hamburg). Mit dem zweiten Preis wurde der Entwurf „Pyradime der Toten" der Architekten (B.D.A.) Runge & Lenschow (Lübeck) und Bildhauer Richard Knöhl (Hamburg) ausgezeichnet. Der dritte Preis fiel auf den Entwurf mit dem Kennzeichen „gezeichnetes Schwert", Architekt Max Meyer (Lübeck).

Ein Brief von Romain Rolland an E. D. Morel.

Die englische Zeitschrift für internationale Verständigung „Foreign Affairs" veröffentlicht in der Juni-Nummer 1921 nachfolgenden Brief:

Mein lieber E. D. Morel.

Herzlichen Dank für Ihre interessanten Flugblätter. Man wird der nutzlosen Proteste überdrüssig. Denn die Lage, in die der Journalismus gekommen ist, ist derart, daß die Blätter nur von solchen gelesen werden, die gleich uns denken, jedoch nicht von jenen, zu denen sie gelangen sollten.

Wie Sie wissen, bin ich durchweg Internationalist. Ich bin überzeugt, daß der Glaube an den nationalen Staat, der einmal eine große und fruchtbare Sache war, heute eine Ursache des Wahnsinns und Unterganges für alle Völker Europas bedeutet. Von dem Augenblick an, wo die Geldinteressen auf jener Religion basieren, die die Zeit zu Jahren gebracht und großgezogen und sie für ihre eigenen Zwecke ausgebeutet hat, riß sie die wirkliche Macht an sich und wurde Herr der Staaten. Diese jetzt durch Geldinteressen erlangte Herrschaft scheint mir die Staaten zu gegenseitiger Zerstörung zu führen, die kein sogenannter „Völkerbund" verhindern kann.

Aber wenn ich Nationalist wäre und nicht der Internationalist, der ich bin, müßte ich an der Politik der französischen Regierungen verzweifeln, die seit dem Waffenstillstand im November 1918 aufeinander gefolgt sind. Sie treiben das Land in den Abgrund.

Da ich die Machthaber für aufrichtige Patrioten halte — einige von ihnen für leidenschaftliche — und da ich weiß, daß unter ihnen Menschen von wirklicher Intelligenz sind, bin ich zu dem Schluß gekommen, daß sie von einer Art Verblendung getrieben werden. In der Tat ist das der Eindruck, den ich gewann, als ich die wahnsinnige Politik des Stolzes, der Begierde und Gewalt beobachtete, die im Laufe der letzten wenigen Jahre nicht allein den französischen Staat, sondern alle westlichen Staaten getrieben hat. Quos vult perdere, Jupiter dementat! Den die Götter zu zerstören wünschen, machen sie zuvor wahnsinnig.

Natürlich bin ich mehr über die Gefahren betroffen, die meinem Lande drohen. Und ich kenne sie besser. Im November 1914 schrieb ich (Au-dessus de la Mêlée, Seite 78): „In diesem Kriege ist es Frankreich gelungen, einen wundervollen moralischen Sieg zu erringen. Die Sympathien der ganzen Welt haben sich ihm zugewandt; und was noch außergewöhnlicher ist — sogar in Deutschland selbst besteht eine geheime Achtung für den Gegner."

Was haben die französischen Regierungen mit dieser allgemeinen Sympathie getan? Bis heute ist es ihnen nicht nur gelungen, sich ewige Feinde unter den Besiegten zu machen, die die künftigen Generationen dem festgelegten Gedanken der Rache und den Leidenschaften des Hasses weihen, in der Blindheit siegreichen Stolzes haben sie sich sogar von ihren Verbündeten allmählich losgelöst. Sie gehen so weit, daß sie die eifrigsten Parteigänger der französischen Sache im Auslande — die französisch sprechenden Schweizer zum Beispiel — verletzen. Sie erbittern sogar in Frankreich jene Vereinigung idealistischer Patrioten, die mit größter Begeisterung den „Krieg für Recht und Freiheit" unterstützen.

Dieser Wahnsinn ist nicht nur auf Frankreich beschränkt, obwohl es am meisten davon in Mitleidenschaft gezogen ist. Alle europäischen Staaten leiden unter seinen schädlichen Folgen. Ein schreckliches Beispiel dafür ist die britische Politik in Irland, und obgleich sich die britische Politik durch jahrhundertelange Ausübung die praktische Elastizität bewahrt hat, die Britannien befähigt, sich schneller als Frankreich den Veränderungen anzupassen, die über die Welt gekommen sind, so ist doch seine asiatische Politik verhängnisvoll dazu verdammt, zusammenzustürzen.

Ich denke nicht, mein lieber E. D. Morel, daß jetzt viel getan werden kann, allen Folgen, die diesem Wahnsinn entspringen müssen, zu entgehen. Sie sind ein temperamentvoller Kämpfer, den keine widrigen Verhältnisse zu Boden drücken können, und Sie haben recht, wenn Sie es weiter versuchen wollen. Aber was mich anlangt, so bin ich tief überzeugt, daß diese sinnlose Blindheit der europäischen Regierungen den wesentlichen Bestandteil einer geheimen Regel bildet, die die Geschicke West-Europas in ihren Untergang stürzt. Ich bin hierdurch nicht tief beunruhigt, weil ich denke, daß, um sich zu erneuern, das Leben der Welt zu großen, frischen Kräften einen Zufluß haben muß, und daß der Westen zu alt ist und zu sehr in veralteten Formen stagniert, um fähig zu sein, noch sehr lange die menschliche Entwicklung zu lenken. Denn andere Nöte der Seele und andere Notwendigkeiten der großen menschlichen Familie verlangen andere Führer.

Ich drücke Ihnen in Freundschaft die Hand

Romain Rolland.

(Übertragen von Dr. Hannah Szaß.)

Verantwortlich für die Schriftleitung: H. de Fries, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 31. — Inseratenannahme Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstr. 31. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H. & Co., Wittenberg.

JAHRG. XVIII 1921 HEFT 5/6

DER STÄDTEBAU

MONATSHEFTE FÜR STÄDTEBAU UND SIEDLUNGSWESEN

HERAUSGEBER H. DE FRIES, BERLIN

GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE UND CAMILLO SITTE :: VERLAG VON ERNST WASMUTH A.-G., BERLIN W8

STADTPLANUNG FÜR REVAL.

Von Architekt Professor ELIEL SAARINEN, Helsingfors. Im Jahre 1913. Hierzu die Tafeln 21—26.

Der Zweck des Wettbewerbs. Der Zweck dieses Wettbewerbs war nicht, der Stadt Reval einen Regulierungs- und Erweiterungsplan zu schaffen, der in allen seinen Einzelheiten durchgeführt werden könnte. Dazu müßte man nicht nur mit den lokalen Verhältnissen bis ins Genaueste vertraut sein, sondern auch die Forderungen der einzelnen Baustellen- und Grundbesitzer genau kennen.

Der Zweck des Wettbewerbs ist, einen Regulierungs- und Erweiterungsplan zu schaffen, in welchem im Prinzip die Maßregeln festgesetzt werden, welche allmählich durchgeführt werden müssen, um der Stadt eine ruhige, gesunde Entwicklung zu ermöglichen, und damit in der Stadt während ihres weiteren Anwachsens alle die verschiedenen Forderungen verwirklicht werden können, welche die moderne Stadtplantechnik in praktischer, hygienischer und ästhetischer Beziehung an eine Stadt stellt.

Der Regulierungs- und Erweiterungsplan muß in der Weise projektiert werden, daß er auf der Grundlage des gegenwärtig Vorhandenen auf all den verschiedenen Gebieten, die hierbei in Frage kommen können, ein rationell durchgeführtes Programm vorzeichnet. Es wird sich vielleicht in Zukunft zeigen, daß dieses Programm nicht in allen Punkten durchgeführt werden kann, es soll aber trotzdem geeignet sein, als Richtschnur für die Stadt für eine lange Zeit zu dienen.

Nach dem Programm des Wettbewerbs muß insbesondere die Entwicklung in Betracht gezogen werden, welche die Stadt während der folgenden 25 Jahre nehmen wird. Für diese Zeitperiode soll der Erweiterungsplan im einzelnen ausgearbeitet werden.

Die wichtigsten Hauptzüge mit den großen Verkehrsadern und der Disposition der Landgebiete im großen gesehen, müssen für eine weit längere Zukunft genau ausgearbeitet werden. Hierdurch sind wir in der Lage, unseren Nachkommen Möglichkeiten offen zu lassen, die Stadt in Übereinstimmung mit den Forderungen weiter zu entwickeln, welche spätere Lebensbedingungen und die schnell fortschreitende Evolution der Stadtplantechnik an diese stellen werden.

Die vorliegende Aufgabe zerfällt in zwei Hauptteile:

1. Die Regelung des bereits gegenwärtig Vorhandenen.
2. Die Planbearbeitung für die Gebiete, die noch nicht für Siedlung disponiert worden sind.

Glücklicherweise liegt kein Anlaß vor, Regulierungen in der alten Stadt innerhalb der Festungsmauer vorzunehmen. Dieser Stadtteil muß mit seinen pittoresken Straßen und uralten geschichtlichen Denkmälern unverändert bleiben.

Da die neueren Teile der gegenwärtigen Stadt hauptsächlich provisorisch mit Holzhäusern bebaut sind und zum großen Teil in einer nicht fernen Zukunft mit modernen Steinhäusern bebaut werden sollen, kann die Regulierungsarbeit in hohem Grade zu einer bloßen Bauordnungsfrage werden. Diejenigen Straßen, die hauptsächlich Wohnstraßen verbleiben sollen, können hinsichtlich des Fahrdamms und der Trottoire ihre gegenwärtige Breite behalten. Die Bauordnung braucht nur die äußeren Baugrenzen zu bestimmen, so daß die Breite der Straße mit den Bestimmungen des Gesetzes übereinstimmt. Der Teil des Grundstücks, der zwischen die Straße und das Gebäude fällt, kann zu Gärten oder Grasflächen benutzt werden oder auch allmählich zur Verbreiterung der Straße dienen, je nach den Umständen in jedem einzelnen Fall.

An solchen Straßen wiederum, welche als Geschäfts- und Verkehrsstraßen dienen sollen, muß die Straßenbreite

bedeutend größer sein und, je nach der Funktion der Straße und der Größe der Belastung, wechseln. An diesen Straßen muß es ja im Interesse der Grundbesitzer liegen, ihre Häuser so weit von der Baugrenze zurückzuziehen, daß die erforderliche Breite für die Straße erzielt wird, ohne daß die Stadt mit besonderen Kosten dafür belastet wird. Wenn sein Grundstück an eine breite Geschäftsstraße zu liegen kommt, kann ja der Grundbesitzer mit einer beträchtlichen Wertsteigerung rechnen, und außerdem kommt er hierdurch in die Lage, sein Grundstück in bedeutend intensiverem Maße bebauen zu können, da es ein Geschäftsgrundstück ist.

Die Vorteile der Gemeinde und die der privaten Grundbesitzer gehen also Hand in Hand. Hierdurch wird die Regulierungsarbeit bedeutend erleichtert. Sollten jedoch Schwierigkeiten dadurch entstehen, daß der eine oder andere Grundbesitzer seinen offenbaren Vorteil nicht einsieht und wahrnimmt, so hat die Stadt die Möglichkeit, einen breiten Weg längs einer anderen nahe gelegenen Straße zu ziehen. Das System wird dadurch nicht in Frage gestellt, aber der halsstarrige Grundbesitzer geht des Verdienstes verlustig, den die Wertsteigerung im Gefolge gehabt hätte.

Von den Straßenerweiterungen ist besonders die breite Straße hervorzuheben, die Zentralausfallstraße, welche längs der gegenwärtigen Amerikastraße, Sandstraße und Großen Joachimsthaler Straße projektiert ist. Sie ist auf 45 m Breite berechnet und mit drei Fahrdämmen versehen, um mehrere verschiedenartige Verkehrsbelastungen aufnehmen zu können. Die Zentralausfallstraße bildet den vornehmsten Verbindungsweg zwischen den aufwachsenden Städten und dem Osten.

Von neuen Platzregulierungen sind folgende zu verzeichnen:

1 : o. Die Platzgruppe um das künftige Rathaus: Russischer Markt, Rathausplatz und Dreilöwenplatz.

Bei der Neuregulierung des Russischen Marktes kann die Stadt mit einem Bodengewinn rechnen, indem die Quartiere, welche zu beiden Seiten der Mündung des Narvaweges liegen, vergrößert werden.

Die Regulierung des Dreilöwenplatzes betrifft nur der Stadt gehörige Grundstücke.

Bei der Ausgestaltung des Rathausplatzes ist ein Teil der Bodenfläche der privaten Personen gehörigen Baustellen, welche nördlich und südlich vom künftigen Platz liegen, für den Platz zu verwenden. Ein Teil der nötigen Bodenfläche wird wiederum dadurch erzielt, daß die Baugrenzen von der Grundstücklinie eingezogen werden; den Rest ist die Stadt gezwungen zu erwerben, entweder indem sie den Grundbesitzern städtisches Bauterrain an anderen Stellen abtritt oder auch unter anderen Bedingungen. Nach einer derartigen Umgestaltung des Platzes wird er eines der lebhaftesten Handelszentren der Stadt werden, und die Besitzer der an diesem Platz gelegenen Baustellen haben eine bedeutende Wertsteigerung zu erwarten.

2 : o. Der Bahnhofplatz. Für die Ausgestaltung des Bahnhofplatzes kommen ungefähr 50% der Stadt gehörige Grundstücke und 50% Pachtgrundstücke in Betracht. Abgesehen von der Grundstückfläche, welche durch die Zurücklegung der Baugrenze erzielt wird, muß die Stadt Grundstückflächen behufs der Anlagen ankaufen. Da die betreffenden Grundstücke Pachtgrundstücke sind, und die Bodenpreise in dieser Gegend noch nicht allzu hoch sein dürften, ist für die Stadt hier eine Regulierung verhältnismäßig leicht.

3 : o. Pernauscher Platz. Die Platzanlagen hier bestehen hauptsächlich aus Straßenerweiterungen, welche in der früher angeführten Weise durchgeführt werden können.

Straßendurchbrüche. Außer den Neugestaltungen, welche auf solchen Gebieten vorgenommen werden müssen, wo definitive Straßen noch nicht existieren, sind folgende Straßendurchbrüche hervorzuheben:

1 : o. Ein Straßendurchbruch an der Baltischporter Straße östlich von der Eisenbahnlinie, um eine Verkehrslinie nach Ziegelkoppel zu erzielen.

2 : o. Ein Straßendurchbruch vom Bahnhofplatz nach dem Opernplatz, um eine Hauptausfallstraße nach Osten zu schaffen.

3 : o. Ein kleinerer Durchbruch bei der Kreuzung des Narvaweges und der Felliner Eisenbahn.

Unter den Regulierungen in der gegenwärtigen Stadt haben wir noch ferner folgende zu erwähnen:

Die Regulierung des Gebietes zwischen der alten Stadt und der Thronfolger- und Seepromenade. Die ohne System gezogenen Eisenbahnlinien werden etwas nach Norden verlegt. Dadurch wird Gebiet frei, um einen Ringboulevard anzulegen, welcher nicht nur als Verbindungsstraße für den Personenverkehr nach Westen dienen, sondern zugleich auch eine beliebte Promenadenstraße werden soll, längs welcher sich ein schönes Panorama von Denkmälern des alten Revals abrollt.

Dieser Boulevard wird an der offenen Seite von Baumgruppen begrenzt, welche die störenden Geräusche von Eisenbahn und Lastfuhrwerken dämpfen, die später längs der Thronfolger- und Seepromenade verkehren werden.

Die Projektierung von neuen Gebieten. Bei der Projektierung der Gebiete östlich von Kathrinenthal hat die Stadt freie Hände, denn hier besitzt sie so gut wie das ganze Terrain.

In südlicher und westlicher Richtung sind die Ländereien zum größten Teil in den Händen privater Grundbesitzer.

Um auf diesen Gebieten mit Erfolg die notwendigen Projektierungen und Wegebauten durchführen zu können, welche für die Einheitlichkeit des Stadtplanes notwendig sind, müssen dieselben Prinzipien hinsichtlich des gemeinsamen Nutzens der privaten Grundbesitzer und der Stadt zur Anwendung kommen wie innerhalb der Stadt selbst. Auch hier zieht der Grundbesitzer einen Nutzen davon, daß seine Grundstücke in nahe Berührung mit den großen Verkehrswegen kommen. Auch hier läuft er Gefahr, der Wertsteigerungen verlustig zu gehen, falls er sich den Regulierungsplänen widersetzt.

Terrainverteilung. Das Terrain in der gegenwärtigen Stadt ist bereits in der Hauptsache für die verschiedenen Bedürfnisse disponiert, welche in einer Stadt in Frage kommen. Diese Disponierung muß revidiert und eventuell teilweise verändert werden, falls es zweckmäßig erscheint.

Das ganze Terrain, das die Stadt umgibt, muß ebenfalls für verschiedene Bedürfnisse in der Weise disponiert werden, daß jedes Bedürfnis für sich Entwickelungsmöglichkeiten in der Zukunft hat.

Bei dieser Verteilungsarbeit muß die Verwendbarkeit des Terrains für die verschiedenen Bedürfnisse entscheidend sein. Auch liegt es im Interesse der Stadt, über die ihr

gehörigen Gebiete möglichst gut zu disponieren. Dieser Umstand ist bei den Projektierungsarbeiten ebenfalls in Betracht zu ziehen.

Zunächst müssen wir darüber im klaren sein, in welcher Richtung die künftige Handelsstadt sich am natürlichsten entwickeln und wo die City des künftigen Groß-Revals sich befinden wird. Die alte Stadt innerhalb der Mauer wird immer ein Zentrum in gewissem Sinne bleiben, aber eine City in modernem Sinne kann sie niemals werden. Dazu sind ihre schmalen, krummen Gassen und ihr bergiges Terrain nicht geeignet. Die eigentliche Handelsstadt mit ihren modernen Warenhäusern wird sich jedoch von der alten Stadt aus entwickeln. Dieser Entwicklung ist durch den Hafen und die Terrainverhältnisse nach Norden und Westen hin der Weg versperrt. Wir haben also mit einer Entwicklung nach Süden und Osten zu rechnen. Unzweifelhaft ist das ebene Terrain im Südosten am geeignetsten für eine moderne City, hier könnte sich der Kern der Stadt vom Rathausplatz längs der Großen Dorptschen Straße als Hauptader weiter ausdehnen. Außerdem liegt es ja im Interesse der Stadt, der Entwikelung diese Richtung zu geben, denn dann werden die Terrains, welche die Stadt östlich von Kathrinenthal besitzt, näher an das Zentrum herangezogen.

Diese Terrains sind durch ihre hohe und gesunde Lage vorzüglich für Siedlung geeignet, und dort kann sich in einer nahen Zukunft ein vornehmer Stadtteil entwickeln. Die Projektierung muß hier mit Rücksicht darauf geschehen, daß das künftige Groß - Reval das Gepräge einer Großstadt mit monumentalen Plätzen und breiten Straßen erhalten kann. Dieser Stadtteil, der hauptsächlich für den besseren Bürgerstand bestimmt sein soll, hat die Möglichkeit, sich längs der großen Ausfallstraßen in der Weise weiterzuentwickeln, daß die Teile, welche der großen Verkehrslinie zunächst liegen und folglich mit der City selbst eine bequemere Verbindung haben, eine intensivere Siedlung erhalten sollen, abnehmend mit der Entfernung von den großen Verkehrsstraßen.

Die nördlich vom Birghittenkloster liegenden Terrains, die zum großen Teil der Stadt gehören, sind mit ihren schönen Meeresufern und bewaldeten Geländen außerordentlich geeignet, als Villenstädte mit größeren Parzellen bebaut zu werden. In Ermanglung der erforderlichen Karten und näheren Angaben sind diese Terrains nicht eingeteilt worden.

An der Ausfallstraße um den Tabergplatz ist ein der Stadt gehöriges Gelände für Mittelstandsiedlung bestimmt. Jenseits dieses Geländes an den Ufern der Ziegelkoppelbucht und des Harbosees sind Villenstädte projektiert.

Südlich von der jetzigen Eisenbahnlinie in diesem östlichen Stadtteil sind gewisse Partien bereits zu Fabrikzwecken verpachtet, es erscheint deshalb zweckmäßig, hier eine kleinere Fabrik- und Arbeiterstadt zu entwickeln, doch in der Weise, daß die Ufer des Obersees für Siedlung mit offener Bauweise bestimmt werden.

Reval sieht einem starken industriellen Aufschwung entgegen, und deshalb ist ein großes Gewicht darauf zu legen, daß die Fabrikgebiete genügend groß projektiert werden.

Es ist schon hervorgehoben worden, daß eine kleinere Industriestadt in die östliche Stadt verlegt werden kann. In den gegenwärtig bebauten Stadtteilen gibt es auf mehreren Stellen Fabrikgrundstücke. Nördlich am Hafen sind große Bezirke hierfür angewiesen und können als solche belassen werden, da sie der übrigen Entwicklung kein Hindernis in den Weg legen. Ebenso gibt es Fabrikgebiete in den südlichen Teilen. Hier können diese Gebiete zu beiden Seiten der Eisenbahnlinie noch mehr erweitert werden. Ferner gibt es



Abb. 28. Plan von Reval.

Fabrikgrundstücke südwestlich und nordwestlich von der alten Stadt. Die letztgenannte im Nordwesten liegende Fabrikstadt muß dadurch größere Erweiterungsmöglichkeiten erhalten, daß man für die Arbeiterbevölkerung, welche sich hier niedergelassen hat, geeignetere Siedlungsgelände nach Süden hin schafft.

Auf der südlichen Seite der Ziegelkoppelhalbinsel sehen wir schon jetzt einen intensiven Fabrikbetrieb entstehen; hier ist es, wo vor allem die künftige Industriestadt sich entwickeln wird. Eine weitere zukünftige Ausbreitung kann sie längs der hierzu geeigneten Terrains in der Talsenkung erhalten, welche sich südöstlich von dem Ziegelkoppelbusen befindet.

Parallel mit der aufblühenden Industrie vermehrt sich die Arbeiterbevölkerung der Stadt, es ist deshalb darauf zu achten, daß die Arbeiterstadtteile genügend groß angelegt werden. Zugleich sind Maßregeln zu ergreifen, welche den Arbeitern in wirtschaftlicher und in hygienischer Beziehung günstigere Lebensbedingungen schaffen.

Im Süden und Südwesten sind hauptsächlich Terrains für eine rationelle Arbeitersiedlung anzuweisen.

Jenseits privater Ländereien, welche die Stadt nach dieser Richtung begrenzen, besitzt die Stadt ausgedehnte Terrains. Es liegt im Interesse der Stadt, durch Entwicklung schneller und billiger Verkehrsanstalten hier eine lebhafte Arbeitersiedlung zu veranlassen.

An der projektierten Pernauschen Ausfallstraße um den Felliner Platz ist eine Arbeitervorstadt mit intensiverer Bauweise angelegt. Rings um diese Vorstadt wachsen die verschiedenen Bautypen für Arbeitersiedlung.

Parkanlagen. Bei der Zuweisung von Geländen für künftige Parkanlagen darf man nicht zu sparsam sein. Es liegt ja in der Natur der Sache, daß private Grundbesitzer nicht in größerem Umfange Boden für Parkanlagen abtreten wollen, sondern daß die Stadt zu diesem Zweck genügende Landstriche opfern muß. Aber Parkanlagen völlig von seinem Gebiet auszuschließen, liegt doch nicht im Interesse des Grundbesitzers, denn man sieht, wie überall der Bodenwert in solchen Gegenden steigt, die an Parkanlagen reich sind.

Die hauptsächlichsten Parkanlagen in der gegenwärtigen Stadt sind diejenigen, welche das alte Reval umgeben, sowie Kathrinenthal.

In dem Erweiterungsentwurf ist ein laufender peripherischer Parkring projektiert mit dem Zentrum der Stadt als Mittelpunkt und mit einem Radius von ungefähr drei bis vier Kilometern. Im Westen dient dieser Parkring als Grenze zwischen der Industriestadt und dem Siedlungsrayon. Im Südwesten durchläuft er die Arbeiterstadt und wird im Süden am Ufer des Obersees zu einem breiten Volkspark ausgestaltet mit Uferpavillons, Stadiongebäude usw. Ein Teil des Gebietes kann als Ausstellungspark geplant werden.

Im Südosten berührt dieser Parkring Gebiete für Arbeiter- und Militärsiedlungen, und entwickelt sich nördlich von dem östlichen Bahnhof zu einem breiten Park mit größeren Anlagen für Sport usw. Am Laaksbergplatz vereinigt er sich mit den Parkanlagen der chirurgischen und medizinischen Krankenhäuser und endigt im Norden bei der Kathrinenhöhe, wo er sich wiederum zu einem großen Sommergarten mit Theater- und Konzerthäusern, Badehotels usw. ausbreitet.

Außer diesem durchlaufenden Parkring gibt es größere und kleinere Parkanlagen hier und da in der Stadt verstreut, damit jeder Stadtbewohner zu einem Park gelangen kann, der nicht allzu weit entfernt von seiner Wohnung liegt. Diese Parkanlagen sollen gleich dem Parkring zahlreiche Sport- und Erholungsplätze, Spielplätze für Kinder usw. enthalten.

Außerdem sind Parkzüge hervorzuheben, welche längs der Eisenbahnlinien laufen, um die Eisenbahn von den Siedlungen zu trennen.

Schließlich sind an den großen Ausfallstraßen Parkstreifen angebracht, um in Zukunft die Ausführung von Vorortschnellbahnen zu ermöglichen.

Die Stadt kann dank der Ausfüllung der flachen Meeresbuchten an der Küste nördlich von der alten Stadt und der künftigen City auf Landgewinn rechnen. Diese Grundstücke müssen für neue Hafenanlagen, Warenschuppen und Lagerplätze Verwendung finden. Es wäre nicht weitsichtig, hier Siedlungsgebiete anzulegen und auf diese Weise der Entwicklung der Häfen Hindernisse in den Weg zu legen, denn die Entwicklung der Häfen ist eine Lebensbedingung für die weitere Entwicklung der Stadt.

Die Verkehrsanstalten. Die größte Aufmerksamkeit ist der Lösung der Verkehrsfrage zu widmen, welche in weitsichtigster Weise zu behandeln ist. Wenn wir bedenken, daß vor einigen Jahrzehnten das schnellste Beförderungsmittel zu Lande das Pferd war, und wenn wir anderseits all die verschiedenen Beförderungsmittel sehen, welche die Technik erfunden hat, so können wir begreifen, welche Revolution diese schnelle Entwicklung in dem Stadtplan hat hervorrufen müssen.

Was die Zukunft an neuen Erfindungen in ihrem Schoß trägt, können wir nicht vorhersagen, aber mit Sicherheit wissen wir, daß die Ansprüche auf Bequemlichkeit und Schnelligkeit inbezug auf die Verkehrsmittel bedeutend wachsen werden. Wir handeln deshalb am klügsten, unsere Städte so anzulegen, daß das Verkehrssystem ohne Schwierigkeiten einer künftigen Entwicklung angepaßt werden kann.

Die Eisenbahnen. Die in Reval vorhandenen Eisenbahnlinien müssen umgearbeitet und ergänzt werden.

Wir müssen es als eine Tatsache betrachten, daß die verschiedenen Eisenbahnsysteme, die jetzt in der Stadt bestehen, nämlich die Staatsbahn und die private Felliner Bahn, in Zukunft zusammenschmelzen oder hinsichtlich der Anlage in eine so intime Verschmelzung treten werden, daß wir in unserm Entwurf ein gemeinsames einheitliches System projektieren können.

Der gegenwärtige Bahnhof. Die Anlage des gegenwärtigen Bahnhofs ist ausschließlich mit Rücksicht auf das alte Reval erfolgt. Heute ist er nicht mehr günstig gelegen, und je länger dieser Zustand dauert, desto mehr werden die mit dieser Lage verbundenen Unbequemlichkeiten zutage treten.

Der Zentralbahnhof. Die Stadt ist also gezwungen, einen neuen Bahnhof zu bauen, der nicht nur eine zentrale Lage in der künftigen City von Reval haben muß, sondern auch Möglichkeiten für gute Hauptverkehrsstraßen nach verschiedenen Seiten.

Der neue Zentralbahnhof ist aus folgenden Gründen an der großen Dorpatschen Straße projektiert worden.

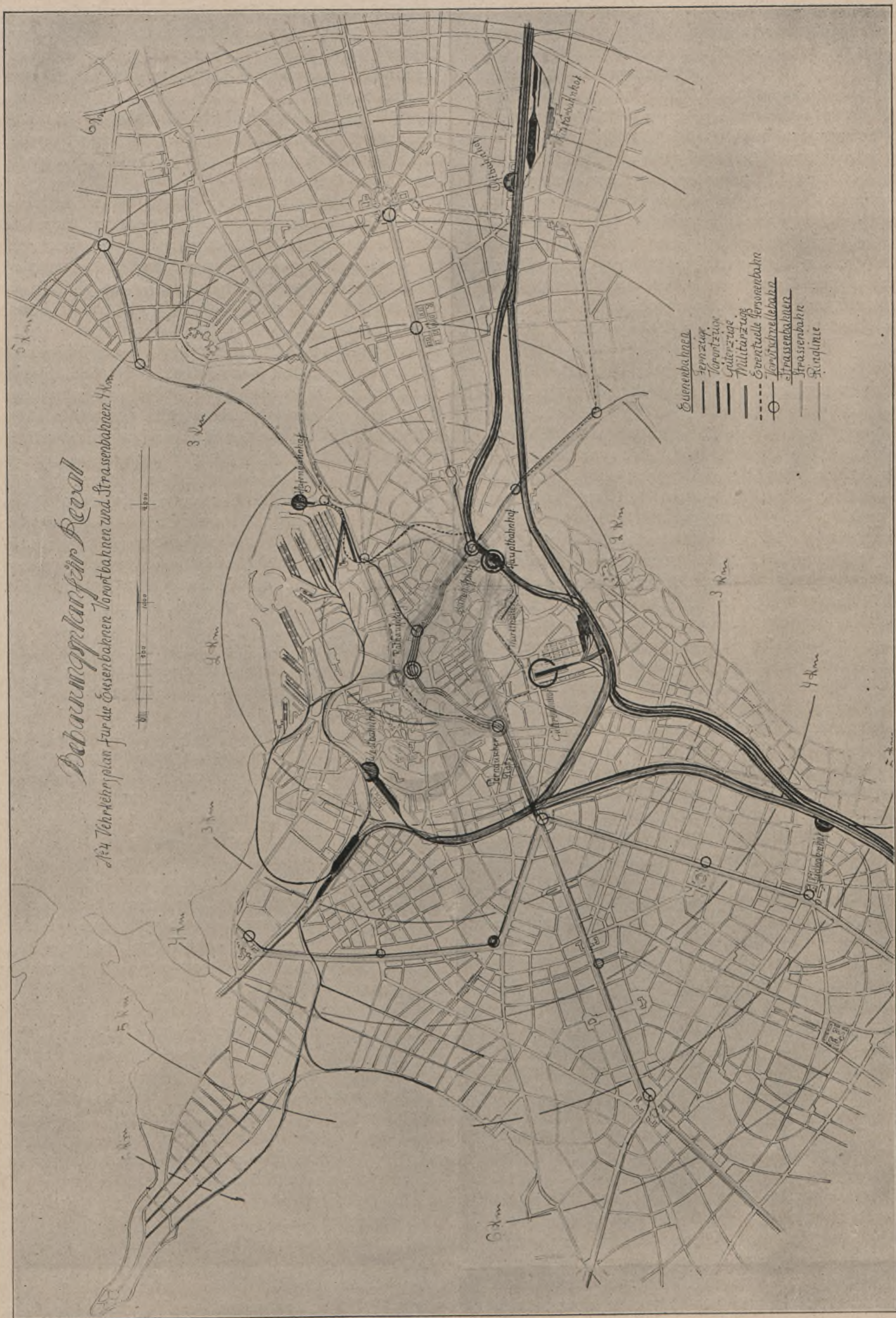


Abb. 29. Bebauungsplan für Reval. Verkehrsplan für die Eisenbahnen, Vorortbahnen und Straßenbahnen.

Das Gebiet, das für einen Zentralbahnhof erforderlich ist, mit dessen Gebäudekomplexen für den Personen- und Eilgutverkehr usw., für Platzanlagen vor dem Bahnhof, für das Gleisesystem nebst dessen zukünftiger Entwicklung, und nicht zum mindesten behufs Anlegung neuer Gleise durch die Stadt zu diesem Bahnhof — dieses Gebiet ist so groß, daß es die schwersten wirtschaftlichen Opfer erfordern würde, wenn man es durch Expropriation von privaten Grundstücken erwerben wollte. Außerdem ist anzunehmen, daß die Eisenbahnbehörden sich mit ihren Regulierungsfragen nicht überhasten werden, und je mehr die Zeit verstreicht, desto schwieriger wird es sich erweisen, den Bahnhof nach dem Zentrum der Stadt zu verlegen, falls privater Grund und Boden zu diesem Zweck erworben werden soll.

Das im vorliegenden Projekt vorgeschlagene Gebiet ist teilweise Pachtboden, zum größten Teil jedoch frei verfügbar.

Außerdem besitzt die Stadt in diesen Gegenden Landgebiete, welche gegenwärtig zwischen Friedhöfen usw. versteckt liegen. Hier können mit großer Leichtigkeit im Zusammenhang mit dem Zentralbahnhof Bahnhöfe für Markthallen und für den Güterverkehr nebst ausgedehnten Gebieten für Warenschuppen und Lagerplätze projektiert werden. Dieses System hat zur künftigen City eine zentrale Lage und vorzügliche Verkehrsmöglichkeiten dank der Nähe der Zentralausfallstraße.

Auch die Höhenverhältnisse des Terrains sind für die fraglichen Anlagen günstig. Die von Osten einlaufende Bahn schneidet allmählich (1 : 150) in den Boden ein. Bei dem starken Gefälle in der Nähe der Großen Dorpatschen Straße verändert sie ihren Charakter als eingeschnittene Bahn und läuft, nachdem sie als Hochbahn die genannte Straße passiert hat, auf dem Niveau des Bodens im Bahnhof ein. Das Empfangsgebäude und der Bahnhofplatz außerhalb desselben liegen ein Stockwerk niedriger, weshalb die Verbindung zu den verschiedenen Bahnlinien leicht durchzuführen ist.

Für die Plazierung des Zentralbahnhofs auf dem genannten Platz spricht auch der Umstand, daß die im Osten liegenden städtischen Ländereien hierdurch bedeutend mehr an das Zentrum herangebracht werden, und daß die Stadt infolgedessen mit einer großen Wertsteigerung auf ihren Gebieten rechnen kann.

Der westliche Bahnhof. Der gegenwärtige Bahnhof kann als ein Lokalbahnhof für die westlichen Stadtteile benutzt werden.

Der südliche Bahnhof. Im Süden in der Nähe der Felliner Vorstadt für Arbeitersiedlung wird ein Lokalbahnhof vorgeschlagen.

Der östliche Bahnhof. Südlich vom Laaksbergplatz wird ein Lokalbahnhof für die östliche Stadt vorgeschlagen.

Der Militärbahnhof. Südlich vom östlichen Bahnhof wird ein Militärbahnhof für die hier projektierten Militärstadtteile vorgeschlagen.

Der Hafenbahnhof. Am Hafen, wo eine besondere Abteilung für Passagierdampfer projektiert ist, wird ein Hafenbahnhof vorgeschlagen. Die gegenwärtige Felliner Bahn, die ihren Endpunkt hier hat, kann, zu einer Hochbahn verwandelt, eventuell einen direkten Verkehr zwischen dem Hafen und dem Zentralbahnhof vermitteln. Absolut notwendig wird diese Bahn jedoch nach dem vorgeschlagenen System nicht sein, sie kann ebensogut weggelassen werden, zumal sie als Hochbahn große Kosten verursachen würde.

Rangierbahnhöfe. Der gegenwärtige Rangierbahnhof im Osten ist unverändert beibehalten. Außerdem wird für die nach Süden gehenden Züge ein zweiter Rangierbahnhof zwischen dem Militär- und dem östlichen Bahnhof vorgeschlagen.

Die Hafen- und Fabrikbahnen. Die Entwicklung der Häfen und der Industriestadt hat eine Umarbeitung und Erweiterung des Eisenbahnnetzes nach dieser Richtung zur Folge.

Vorortschnellbahn. Diese Bahn ist innerhalb des jetzt bebauten Gebietes unterirdisch projektiert, außerhalb der gegenwärtigen Stadt dagegen als eingeschnittene Bahn, so daß sie längs den Parkstreifen läuft, welche mit den großen Ausfallstraßen zusammenhängen. Längs des Strandweges nach Nordosten ist sie einige Meter unter das Straßenniveau verlegt.

Diese Vorortbahn hat den Rathausplatz als Ausgangspunkt, und von hier verzweigen sich die Linien nach drei Richtungen: in südöstlicher Richtung (nach dem Zentralbahnhof hin), in nordöstlicher Richtung und in südwestlicher Richtung. Durch weitere Verzweigungen sind die Verkehrsbedürfnisse nach allen nötigen Richtungen befriedigt. Die Haltestellen sind an alle wichtigeren Knotenpunkte verlegt, die durchschnittliche Entfernung zwischen ihnen beträgt ungefähr 1000 Meter. Nehmen wir an, daß die Wagen eine Schnelligkeit von 30 km in der Stunde haben und daß der Aufenthalt auf jeder Haltestelle eine Minute in Anspruch nimmt, so können wir mit dieser Bahn vom Rathausplatz bis zur entferntesten Ecke der jetzt geplanten Gebiete in 15 Minuten gelangen.

Die Fernbahnen und die unterirdischen Bahnen sind von dem allgemeinen Straßenverkehr weniger abhängig, und der Verkehr auf ihnen kann ohne Störung des übrigen Verkehrs erfolgen.

Die Regelung des Straßenverkehrs. Die übrigen Verkehrssysteme, die wir zu berücksichtigen haben, sind alle auf die Straße angewiesen, und wir sind gezwungen, für sie ein gemeinsames System sowohl im Plan wie in der Polizeiverordnung zu schaffen, damit der Verkehr gleichmäßig und ungestört vor sich gehen könne.

Die verschiedenen Verkehrssysteme, die die Straße belasten, sind: Straßenbahnen, Automobil- und Autobusverkehr, der Verkehr zu Pferde für Personenbeförderung, der langsame Lastenverkehr und der Fußgängerverkehr.

Alle diese Verkehrssysteme sind, was die Schnelligkeit betrifft, sehr verschieden, und wir sind gezwungen, oft für sie besondere Wege zu schaffen.

Besondere Maßregeln sind auch an solchen Stellen zu ergreifen, wo mehrere Verkehrsstraßen einander kreuzen und die verschiedenen Belastungssysteme miteinander in Berührung kommen.

Selbstverständlich muß an einer solchen Verkehrskreuzung der Verkehr der verschiedenen Beförderungsmittel mit annähernd gleicher Schnelligkeit erfolgen, und deshalb müssen die schnellen Vehikel ihre Geschwindigkeit beträchtlich vermindern und Zeit verlieren.

Da in unseren Tagen die Geschwindigkeit von großer Bedeutung ist, und die schnellen Beförderungsmittel auch ausgenützt werden sollen, ist es zweckmäßig, den Stadtplan so anzulegen, daß derartige zeitraubende Verkehrskreuzungen nicht allzu oft vorkommen. Statt dessen können wir auf diesen Straßen eine um so größere Belastung kon-

zentrieren, da wir einmal in der Lage sind, durch Gyration Verkehrsstockungen zu vermeiden.

Auf solchen Straßen wiederum, wo die Geschwindigkeit nicht von großer Bedeutung ist, müssen wir die Belastung auf möglichst verschiedene Punkte verteilen.

Die Straßenbahnen. Als Hauptzentren für das Straßenbahnsystem werden der Rathausplatz und der Bahnhofplatz vorgeschlagen. Von hier verzweigen sich die Straßenbahnen nach allen Richtungen hin. Außer diesen radialen Bahnen sind folgende Ringlinien geplant: eine, die die künftige City umfährt und eine im Osten mit dem Bahnhofplatz als Ausgangspunkt. Ferner sind Straßenbahnsysteme anzuordnen, um den Verkehr zwischen den Arbeiter- und Industriestädten zu vermitteln.

Das Straßenbahnsystem muß so angeordnet werden, daß die Haltestellen der unterirdischen Bahnen mit den Haltestellen der Straßenbahnen korrespondieren, so daß ein Übergang von dem einen System zum andern erleichtert wird.

Die Straßenbahnen werden längs Straßen von verschiedenem Typus gezogen, und, wo es möglich ist, werden die Gleise längs Rasenflächen gezogen, die sich auf der Seite des Fahrdammes befinden.

Um allen Stadtbewohnern die Möglichkeit zu geben, von dem Straßenbahnverkehr als einem billigen Beförderungsmittel Nutzen zu ziehen, muß das Bahnsystem sich auf dem projektierten Terrain in der Weise ausbreiten, daß man von jeder Wohnungsbaustelle leicht eine Haltestelle erreichen kann. 500 m müßten hierbei als Maximum festgestellt werden.

Die Straßenbahnen sind hauptsächlich für den Personenverkehr bestimmt. Man hat jedoch vielfach nicht nur angefangen, längs diesen Bahnen Stückgut zu befördern, sondern sie auch dem Güterverkehr in größerem Maßstabe dienstbar zu machen. Man muß auch annehmen, daß die Straßenbahnen der Zukunft immer mehr für diesen Zweck zur Anwendung kommen werden, weil dieser Verkehr billig ist. Versuche in dieser Richtung haben erwiesen, daß die Verkehrskosten für Güter auf den Straßenbahnen nur 10% der Kosten für gewöhnliche Fuhrwerke betragen.

Auf Grund dessen wird vorgeschlagen, daß die Spurweite der Straßenbahnen die gleiche sein soll wie die der Fernbahnen, und daß das Gleisesystem in Fusion mit den letzteren gebaut werden soll. Deshalb sind die Straßenbahnlinien zum Güterbahnhof gezogen, wo ein Straßenbahnhof errichtet wird. Dasselbe ist an den Häfen der Fall. Auch Industriegrundstücke müssen mit Gleisen versehen werden.

Schnellverkehr mit Automobilen und Autobussen. Das Automobil findet in den Verkehrsverhältnissen unserer Städte immer mehr Verbreitung. Seine enorme Entwicklung ist während der letzten zehn Jahre erfolgt und geht von Jahr zu Jahr rascher vorwärts.

Wir haben schon oben erwähnt, daß unsere Straßen so konstruiert werden müssen, daß eine erhöhte Fahrgeschwindigkeit auf ihnen ermöglicht wird. Dies gilt insbesondere für Straßen, die dem Automobilverkehr dienen sollen.

Meist werden diese Straßen so gebaut, daß der zu ihnen strömende Lokalverkehr nicht immer direkt in sie mündet, sondern zuerst von einer Straße aufgesammelt wird, welche mit ihnen parallel läuft. An bestimmten Stellen mit geeigneten Entfernungen voneinander entlastet die Parallelstraße ihren Verkehr in die Hauptverkehrsstraße. Durch dieses Verfahren wird die Anzahl der in die Verkehrsstraße mündenden Querstraßen auf das mindestmögliche beschränkt und folglich auch die Anzahl Punkte vermindert, wo ein störender Querverkehr entstehen kann. Das Automobil ist auf diese Weise in der Lage, auf den verhältnismäßig langen Distanzen zwischen den einzelnen Stagnationspunkten von seiner Schnelligkeit Nutzen ziehen zu können.

In diesem Projekt ist ein anderes System zur Anwendung gekommen. Die Automobilstraßen mit ihren zu beiden Seiten laufenden Parallelstraßen sind zu einer gemeinsamen breiteren mit drei Fahrdämmen versehenen Straße verbunden worden. Der mittlere Fahrdamm ist für Automobile und die Seitenfahrdämme für den Güter- und Lokalverkehr bestimmt. Diese Fahrdämme werden durch Rasenflächen voneinander getrennt. Die Rasenflächen werden oft unterbrochen, damit die Fußgänger, welche den dahineilenden Automobilen leicht ausweichen können, in der Lage sind, die Straße kreuzen zu können. Für den übrigen Verkehr gibt es Übergangspunkte in gewissen längeren Entfernungen voneinander. Die Gleise der Straßenbahnen sind längs der Rasenflächen angebracht.

Die Vorteile dieses Systems vor dem erstgenannten sind folgende:

1:o. Daß die Straße, wenn auch breit, doch schmäler ist als die Gesamtbreite der drei Straßen.

2:o. Daß die Straße nicht sofort in ihrer vollen Breite mit Fahrdämmen versehen zu werden braucht, sondern mit Rasenflächen und Baumgruppen bepflanzt werden kann, bis die Erweiterung des Fahrdammes notwendig erscheint.

3:o. Daß der Verkehr sich längs dieser Straße konzentriert und die damit verbundene künftige Wertsteigerung zur Folge hat, daß die Grundbesitzer bereit sind, genügend Grund und Boden für die Straße abzutreten.

4:o. Daß die dahinterliegenden stilleren Wohnungsquartiere nicht von einer parallel laufenden sekundären Verkehrsstraße gestört werden.

5:o. Daß der Fußgängerverkehr in der Querrichtung die Möglichkeit zu direkten Wegen findet und nicht gezwungen ist, sich längs den Ansammlungswegen hinzuziehen, wie dies nach dem ersten System der Fall ist.

Die Zentralausfallstraße. Eine derartige kombinierte Automobil-, Güter- und Lokalverkehrsstraße ist die bereits erwähnte Straße, welche von Westen nach Osten durch die künftige City läuft: die Zentralausfallstraße.

Diese Straße nimmt von Norden all den gemischten Verkehr auf, welcher von der City nach den Hauptausfallstraßen nach Westen und Osten herbeiströmt. Von Süden zieht sie all die Belastung heran, welche vom Zentralbahnhof, den Markthallen und dem Güterbahnhof kommt.

Westlich teilt sich diese Straße am Amerikaplatz in drei nach verschiedenen Richtungen laufende Ausfallswege, welche ebenfalls für kombinierten Automobil-, Güter- und Lokalverkehr angeordnet sind: die westliche Ausfalltraße, die Tabergsche Ausfallstraße und die Pernausche Ausfallstraße.

Östlich wird der Verkehr der Zentralausfallstraße am

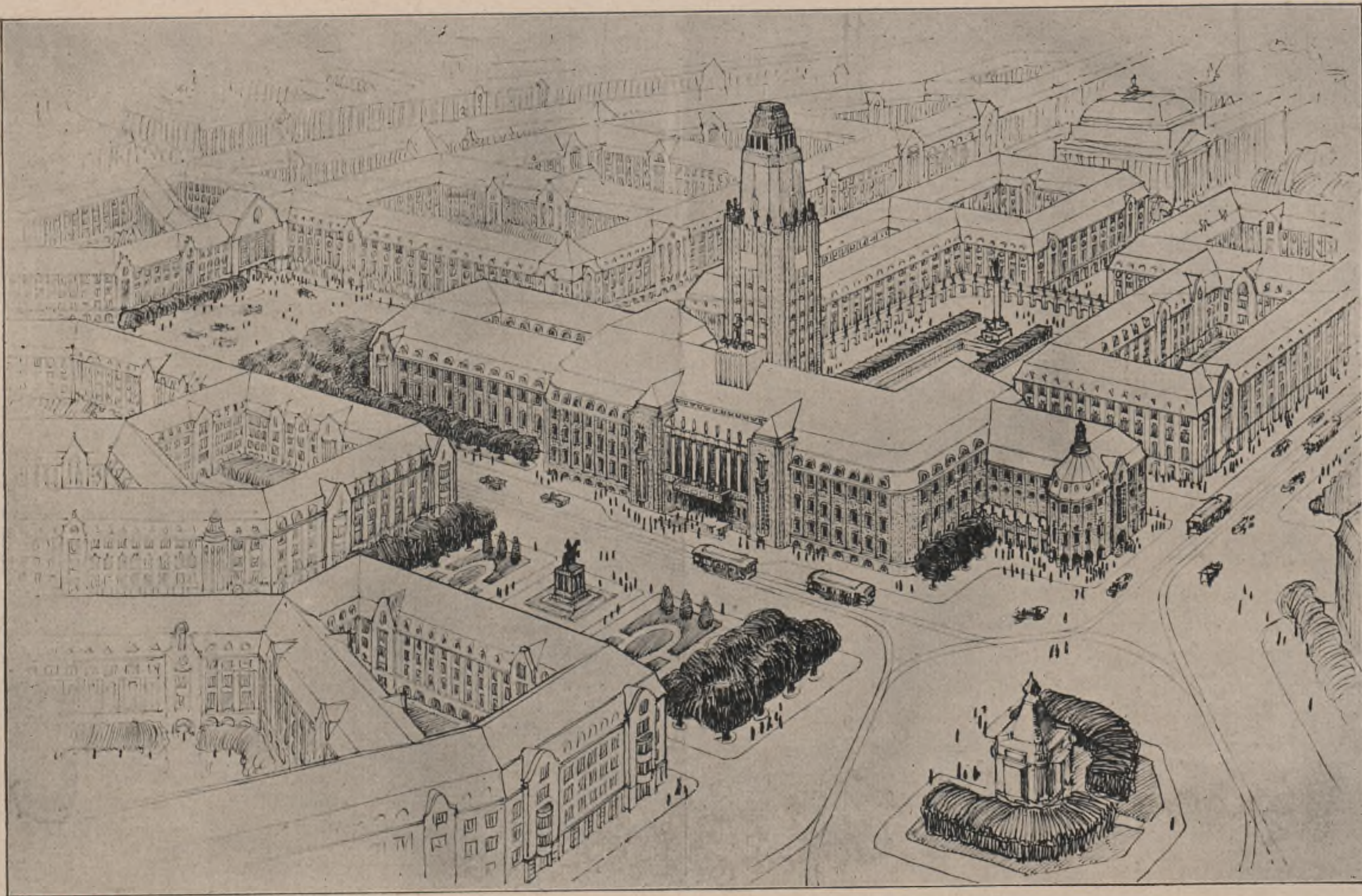


Abb. 30. Vogelschaubild vom Rathausgebiet.

Bahnhofsplatz in die Dörptsche Ausfallstraße entlastet. Am Opernplatz verteilt sich ihre Belastung nach Osten in den Laaksbergboulevard und dessen Fortsetzung die Laaksbergsche Ausfallstraße, sowie nach Nordosten in die Narvaausfallstraße.

Güterverkehr. Der Verkehrszweig, welcher in den Städten am meisten den Straßenverkehr stört und deshalb so weit wie möglich von dem übrigen Verkehr isoliert werden muß, ist der langsam gehende Güterverkehr.

Wie bereits früher erwähnt, kann ein Teil dieses Verkehrszweiges in Zukunft von den Straßenbahnen übernommen werden. Ein bedeutender Teil dieses Verkehrs wird jedoch von Lastfuhrwerken ohne Gleise besorgt werden, und wir sind gezwungen, unser Projekt so auszuarbeiten, daß dieser Verkehr seine besonderen Entlastungswege in der Zentralstadt selbst erhält, ehe er in die eben besprochenen Ausfallstraßen und längs diesen nach den äußeren Stadtteilen geleitet wird.

Innerhalb der Zentralstadt haben wir einen Güterverkehr von den Häfen und dem Güterbahnhof sowie von den Fabrikgebieten zu erwarten. Für die Regelung dieses Verkehrs ist eine Ringstraße um die City projektiert. Nördlich nimmt sie durch zwei Linien den Güterverkehr von den Häfen und der Industriestadt auf. Südlich berührt sie die hier befindlichen Fabrikgebiete sowie den Güterbahnhof und die Markthallen.

Geschäftsstraßen. In der City selbst haben gewisse Straßen, welche durch ihre Lage eine intensivere Bebauung zu erwarten haben, als sog. Geschäftsstraßen eine größere Breite erhalten. Diese Straßen werden hauptsächlich von der kauflustigen Menge begangen werden.

Wasserwege. Als Verkehrslinien innerhalb des jetzt projektierten Gebietes mögen ferner die Wasserwege erwähnt werden. Diese Wege sind ausschließlich für den Prahmenverkehr zu Industriezwecken bestimmt. Der wichtigste von diesen ist der Ziegelkoppelkanal, der die Ziegelkoppelhalbinsel durchschneidet und die Ziegelkoppelbucht mit dem Meerbusen verbindet, wo die Hafenanlagen sich befinden. Durch diesen Kanal wird der Wasserweg von der Ziegelkoppelbucht zum Hafen um etwa 10 km verkürzt; denn andernfalls müßte der Verkehr infolge der Anlage des Kriegshafens außerhalb der Karlosinsel gehen.

Ein anderer Wasserweg, der Industriekanal, ist durch die Fabrikstadt, welche sich in der Talsenkung südöstlich von der Ziegelkoppelbucht ausbreitet, projektiert.

Sekundäre Verkehrsstraßen. Die früher besprochenen Straßen, die Ausfallstraßen, die Straßen für den Güterverkehr usw. zählen wir zu der Gruppe Hauptverkehrsstraßen.

Außer diesen Straßen haben wir Verkehrsstraßen zweiter Ordnung. Es gibt verschiedene Typen solcher Straßen, je nach der Bestimmung, die sie zu erfüllen haben. Sie sind oft von radialem Charakter und dienen dann als Entlastungsstraßen für die früher erwähnten Straßen, oder auch als Verkehrslinien zwischen verschiedenen Stadtteilen und haben in diesem Fall eine gemischte Belastung zu erwarten.

Meist haben sie jedoch einen peripherischen Charakter

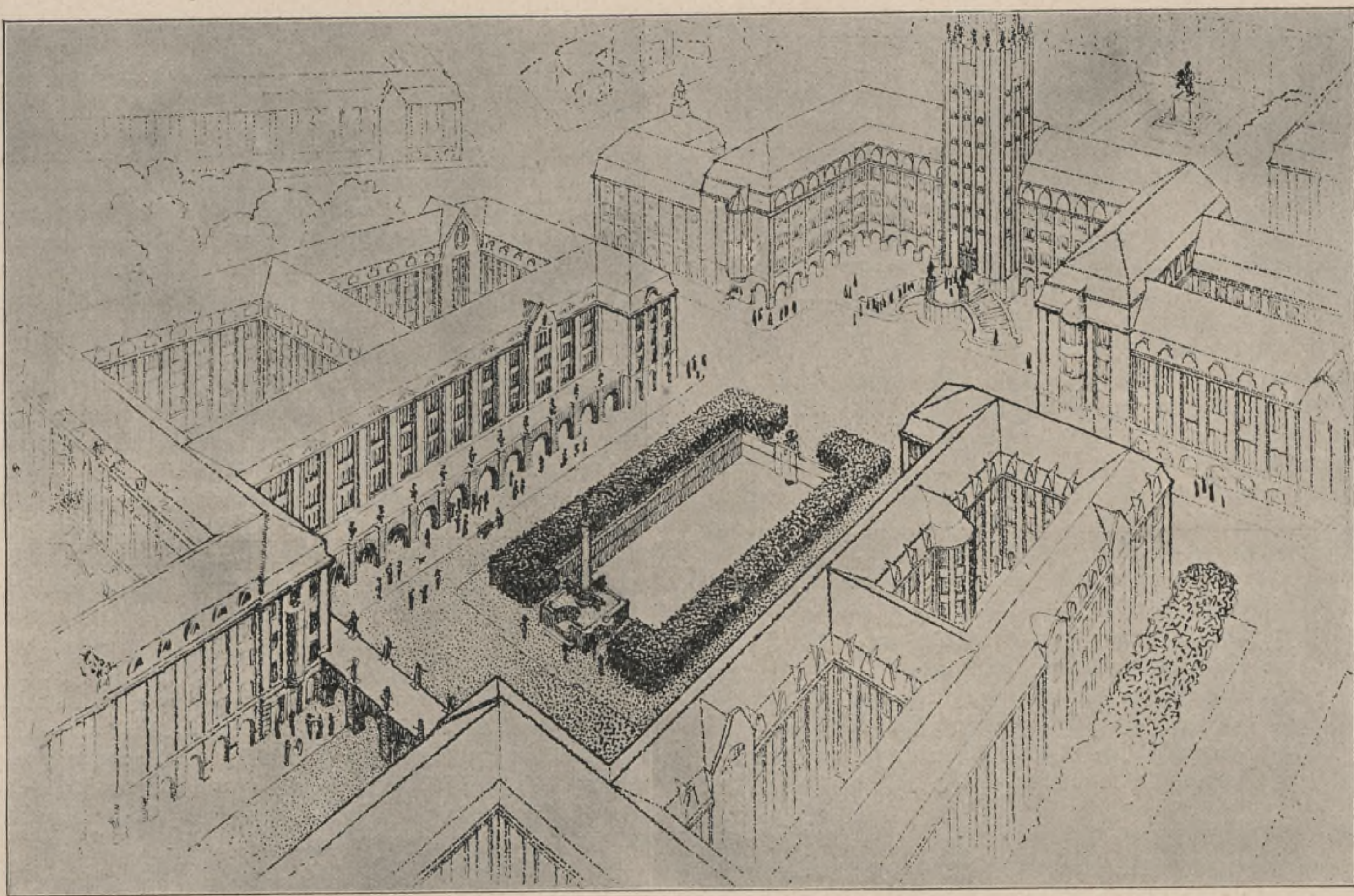


Abb. 31. Vogelschaubild vom Dreilöwenplatz.

und dienen dann als Verbindungswege zwischen verschiedenen Vorortsiedlungen.

Die Verkehrsstraßen primärer und sekundärer Ordnung teilen das für den Stadtplan bestimmte Terrain in Stadtteile von verschiedenem Typus. Eine weitere Einteilung dieser Stadtteile erfolgt je nach der Bestimmung, welche der Stadtteil erhalten soll.

Lokale Verkehrsstraßen. Der lokale Verkehr in diesen Stadtteilen erfolgt mittels sogenannter lokaler Verkehrsstraßen. Selbstverständlich ist die Belastung auf diesen Straßen unbedeutend und infolgedessen die Breite des Fahrdammes geringer.

Wohnstraßen. Die lokalen Verkehrsstraßen teilen die verschiedenen Stadtteile in kleinere Quartiere ein. Dem Verkehr innerhalb der Quartiere, welche für Siedlung bestimmt sind, dienen die sogenannten Wohnstraßen. Diese Straßen werden mit schmalen Fahrdämmen versehen, die oft nicht breiter zu sein brauchen, als daß zwei Fuhrwerke aneinander vorbeifahren können. Diese Wohnstraßen müssen jedoch so projektiert werden, daß man einerseits möglichst große Baublöcke für Siedlungen erhält, andererseits, daß die Häuser möglichst bequeme und direkte Verbindungen mit der Straße erhalten.

Wirtschaftsstraßen. In den Stadtteilen mit Reihenhaussiedlung, die für den besseren Bürgerstand bestimmt sind, oder in den Villenstädten sind noch ferner sogenannte Wirtschaftsstraßen hervorzuheben. Diese Straßen sind für den örtlichen Lastenverkehr, Kohlen- und Holzfuhren und dergleichen bestimmt und werden längs der hinteren Grenzen der Baustellen geführt, so daß jede Baustelle von der Küchenseite aus zu erreichen ist. Hierdurch wird die Frontseite der Gebäude von dieser oft unsauberen Belastung befreit.

Die Siedlung. Alle diese Maßregeln hinsichtlich der Verteilung des für die Projektierung bestimmten Terrains nach den verschiedenen Bedürfnissen, ebenso hinsichtlich der Regelung der Verkehrsanstalten in der gegenwärtigen Stadt und ihre Projektierung für das außerhalb der Stadt liegende Terrain haben den Zweck, die Entwicklung der Stadt für eine längere Zukunft praktisch sicherzustellen.

Weiter haben wir unser Augenmerk darauf zu richten, daß den Einwohnern der verschiedenen Klassen eine hygienische und wirtschaftliche Siedlung ermöglicht wird.

Die verschiedenen Volksklassen. Im großen gesehen teilen wir die Stadtbevölkerung in drei verschiedene Gruppen ein: die Arbeiterbevölkerung, den Mittelstand und den Bürgerstand.

Die Zunahme dieser Gruppen ist verschieden, und um das richtige Verhältnis zwischen den verschiedenen Siedlungsterrains bestimmen zu können, müssen wir das wahrscheinliche Zunahmeverhältnis zwischen den Bevölkerungsgruppen in Prozenten folgendermaßen ausdrücken:

1 : o. die Arbeiterklasse 55%;
2 : o. der Mittelstand 30%;
3 : o. der Bürgerstand 15%.

Arbeitersiedlung. Vor allem gilt es, darauf zu achten, daß die Arbeiterklasse, deren Lebensbedin-

gungen schwerer sind, ein hygienisch wie wirtschaftlich normales Dasein erhält.

Die Arbeitersiedlung ist hauptsächlich in der Talsenkung anzuordnen, die zwischen dem Obersee und der Ziegelkoppel liegt. Doch befinden sich die hier liegenden Grundstücke zum großen Teil im Privatbesitz.

Die Stadt besitzt aber südlich von diesen Gebieten ausgedehnte Ländereien, wo eine mustergültige Siedlung für die Arbeiterklasse zustande gebracht werden muß. Hier ist eine Arbeitercity projektiert, welche allmählich inmitten der hier angelegten Stadt entstehen soll.

Wir müssen uns von dem System befreien, welches die Arbeiter, die die Stadt an sich zieht, zwingt, sich in den zentralen Teilen der Stadt mit ihren hohen Bodenpreisen niederzulassen. Wir müssen uns von diesen düsteren Arbeiterkasernen befreien, wo die Arbeiter eingepfercht und von Luft und Licht ausgeschlossen werden. Die Stadt muß, wie oben erwähnt, ihre ganze Verkehrspolitik in der Richtung leiten, daß die hauptsächlichste Arbeitersiedlung weiter weg vom Zentrum der Stadt verlegt werden kann.

Wir haben drei Haupttypen von Arbeitersiedlungen:

1 : o. Einfamilienhäuser mit Garten.

2 : o. Miethäuser für Arbeiterfamilien mit der Möglichkeit ein Gartenland zu pachten.

3 : o. Gewöhnliche Miethäuser für Arbeiter (hauptsächlich für unverheiratete Arbeiter oder Arbeiterinnen).

Einfamilienhäuser für Arbeiter. Wir wollen von vornherein darauf verzichten, für dieses Siedlungssystem Baustellen für freistehende Villen zu schaffen. Freistehende Villen zu bauen ist teuerer als sogenannte Reihenhäuser, und eine derartige Villa erfordert eine verhältnismäßig große Bodenfläche.

Der Bodenpreis um Reval ist im Steigen begriffen. Als Beispiel mag erwähnt werden, daß an Stellen, deren Bodenpreis vor ein paar Jahren 75 Kopeken per Quadratfaden betrug, jetzt 5 bis 7 Rubel bezahlt werden. Wir sind also gezwungen, unser Gebiet in äußerst kleine Baustellen einzuteilen.

Wir wollen als Normaltypus ein Haus mit 6 m Frontbreite und 8 m Tiefe festsetzen und erhalten dann im Erdgeschoß ein Zimmer und Küche, im oberen Stock zwei Bodenräume. Reservieren wir für Garten, Hinterhof oder Vorhof eine freie Bodenfläche von 12×6 bis 22×6 m, so verbleibt ein Baustellenareal von 120 bis 200 qm oder im Durchschnitt 160 qm. Da Wohnungsstraßen, freie Plätze usw. innerhalb des Quartiers 30% beanspruchen, so muß für jede Baustelle im Durchschnitt ein Areal von 240 qm gerechnet werden. Pro Hektar erhalten wir danach 42 Einfamilienhäuser, und angenommen, daß jedes Haus von durchschnittlich 6 Personen bewohnt wird, so erhalten wir pro Hektar in runder Zahl 250 Personen oder 40 qm pro Person.

Miethäuser für Arbeiterfamilien mit der Möglichkeit Gartenland zu pachten. Diese Häuser werden in zwei Stockwerken mit durchschnittlich 15 m Tiefe gebaut, und zwar als Reihenhäuser, die von Zeit zu Zeit behufs Lüftung unterbrochen werden. Sie umgeben das Terrain, welches als Hof, Garten oder sonstiger Freiplatz dienen soll. Der Garten ist in kleinere Parzellen eingeteilt, die je nach Nachfrage verpachtet werden können. Als wirtschaftliche Basis für diese Häuser kann man sich das Aktiensystem denken, wobei die Arbeiter allmählich Aktien erwerben können. Auch können diese Häuser private oder kommunale Unternehmen sein.

Nach dem vorliegenden Entwurf rechnen wir in einem Bauquartier pro Hektar im Durchschnitt 0,37 ha bebaute Fläche. Bei zwei Stockwerken beträgt dies 7400 qm pro Hektar. Rechnen wir auf die Person eine Fläche von 25 qm inkl. Wände, Treppen, Raum für Nebengebäude usw., so erhalten wir 300 Personen pro Hektar oder 30 qm pro Person.

Gewöhnliche Miethäuser für Arbeiter. Diese Siedlung gruppiert sich um die Zentralpunkte der Arbeiterstadtteile. Die Citykonzentrierung am Felliner Platz besteht aus derartigen Miethäusern, ebenso am Amerika-Platz und in der westlichen Vorstadt.

Diese Häuser werden in vier Stockwerken gebaut, von denen das Erdgeschoß als Geschäftsstockwerk betrachtet wird. Die Häuser werden durchschnittlich mit 18 m Tiefe um gemeinsame Höhe gebaut und sind hauptsächlich für unverheiratete Arbeiter und Arbeiterinnen betimmt oder auch für solche Arbeiterfamilien, welche sich nicht für längere Zeit am Ort niederlassen.

Für diese Gruppe wird die bebaute Fläche in einem Bauquartier durchschnittlich mit 4000 qm per Hektar berechnet, bei drei Stockwerken folglich 12000 qm. Rechnen wir pro Person 24 qm inkl. Wände, Treppen, Raum für Nebenhäuser, Korridore usw., so erhalten wir 500 Personen pro Hektar oder 20 qm pro Person.

Die Cityvorstadt. Der Stadtteil mit geschlossener Bauweise, welcher innerhalb der Eisenbahnlinie südwestlich von der alten Stadt und der City liegt, die sogenannte Cityvorstadt, soll nach Typen für bürgerliche Bauweise bebaut werden. Hier ist jedoch eine Arbeitersiedlung in großem Umfange zu erwarten.

Arbeitersiedlung in der alten Stadt. Da in der künftigen City binnen kurzem moderne Wohnhäuser entstehen werden, so haben wir eine bürgerliche Auswanderung aus der alten Stadt zu erwarten, welche eine Arbeitereinwanderung zur Folge haben wird.

Die Arbeitersiedlung in der City. Von der Bevölkerung, die in der City wohnen wird, werden voraussichtlich 10% zur Arbeiterklasse gehören.

Bürgerliche Siedlung. Wie früher erwähnt, teilen wir die bürgerliche Bevölkerung in zwei Hauptgruppen:

1 : o. den besseren Bürgerstand;

2 : o. den Mittelstand.

Für die verschiedenen Siedlungsrayons dieser Gruppen können wir keine bestimmten Grenzen ziehen, besonders nicht in der City. In der Hauptsache können wir jedoch unser Projekt in der Richtung ausarbeiten, daß der Bürgerstand seine hauptsächlichste Siedlung auf der nördlichen Seite der östlichen Stadt erhält, die sich von hier als Villensiedlung längs der Meeresküste nach Norden verteilt. Der Mittelstand wiederum entwickelt sich voraussichtlich nach Osten in der südlichen Hälfte der östlichen Stadt, nördlich von der Eisenbahnlinie und nach Westen längs der Tabergschen Ausfallstraße und um den Tabergplatz mit Villenstädten nach Westen.

Bürgerliche Wohnungstypen. Für die bürgerlichen Klassen werden folgende Wohnungstypen vorgeschlagen:

1 : o. Fünf- bis sechsstöckige Häuser in der City;

2 : o. Drei- bis vierstöckige Häuser in der City;
3 : o. Drei- bis vierstöckige Häuser in der Cityvorstadt;
4 : o. Vier- bis fünfstöckige Häuser mit inneren Baugrenzen;
5 : o. Reihenhäuser für den besseren Bürgerstand;
6 : o. Reihenhäuser für den Mittelstand;
7 : o. Villen für den besseren Bürgerstand;
8 : o. Villen für den Mittelstand.

Die Einwohneranzahl der Stadt nach 25 Jahren. Man kann annehmen, daß die Einwohnerzahl nach 25 Jahren nach den verschiedenen Bauklassen und der verschiedenen Siedlung sich folgendermaßen verteilen wird:

Die alte Stadt: 50000 Einwohner
Arbeiter 50%,
Mittelstand 50%.
Die Cityvorstadt: 21500 Einwohner
Arbeiter 74%,
Mittelstand 26%.
City: 47500 Einwohner
der bessere Bürgerstand 25%,
der Mittelstand 63%,
Arbeiter 12%.
Die östliche Stadt: 52500 Einwohner
der bessere Bürgerstand 63%,
Mittelstand 36%.
Die westliche Vorstadt: 21500 Einwohner
Arbeiter 100%.
Die Amerikavorstadt: 28000
Arbeiter 100%.
Die Felliner Vorstadt: 44500 Einwohner
Arbeiter 100%.
Die Oberseevorstadt: 17500 Einwohner
Arbeiter 100%.
Die Tabergsche Vorstadt: 15000 Einwohner
Mittelstand 66%,
Arbeiter 34%.
Die Dorpatsche Vorstadt: 2000 Einwohner
Arbeiter 100%.
Summe: 300000 Einwohner
der bessere Bürgerstand 15%,
der Mittelstand 30%,
Arbeiter 55%.

Die Einwohnerzahl der Stadt, wenn die ganze projektierte Fläche voll bebaut ist:

Die alte Stadt: 50000 Einwohner
Arbeiter 50%,
Mittelstand 50%.
Die Cityvorstadt: 28000 Einwohner
Arbeiter 75%,
Mittelstand 25%.
City: 88000 Einwohner
der bessere Bürgerstand 20%,
der Mittelstand 70%,
Arbeiter 10%.
Die östliche Stadt: 143000 Einwohner
der bessere Bürgerstand 57%
der Mittelstand 43%.
Die westliche Vorstadt: 47000 Einwohner
Arbeiter 100%.
Die Amerikavorstadt: 62000 Einwohner
Arbeiter 100%.
Felliner Vorstadt: 121000 Einwohner
Arbeiter 100%.
Die Oberseevorstadt: 45000 Einwohner
Arbeiter 100%.
Die Tabergsche Vorstadt: 69000 Einwohner
Mittelstand 35%,
Arbeiter 65%.
Die Dorpatsche Vorstadt: 12000 Einwohner
Arbeiter 100%.
Summe: 665000 Einwohner
der bessere Bürgerstand 15%,
der Mittelstand 30%,
Arbeiter 55%.

Künstlerische Gesichtspunkte. Hand in Hand mit den praktischen und hygienischen Maßregeln für die Plananlage der Stadt und die Regulierung der Siedlung müssen Anordnungen getroffen werden, welche die ästhetische Ausgestaltung der Stadt sowohl im Großen wie im Einzelnen ermöglichen.

Der Städtebauer hat ein herrliches Material, aus dem er seine Stadt modellieren kann. Ihm stehen Gebäude von verschiedenen Typen und Größen zur Verfügung, und er kann auf dem Terrain, welches ihm zu Gebote steht, wirkungsvolle architektonische Bilder von verschiedener Bedeutung anordnen, wie ausgedehnte Stadtansichten, Platzgruppierungen, Straßenbilder, Hofinnere usw.

Der Charakter der Stadt. Das alte Reval wird immer bestehen bleiben und der Stadt ein besonderes Gepräge verleihen.

Das neue Reval, das um die alte Stadt emporwachsen wird, soll einen anderen Charakter erhalten, den Charakter einer modernen Handels- und Industriestadt, doch so, daß dieser Charakter mit dem Historischen im Einklang steht.

Im Lauf der Zeiten wird Reval zu einer großen Stadt heranwachsen, und dann erhält es den Charakter einer Großstadt.

Auch in ihrem Äußeren wird die Stadt eine große Veränderung durchmachen, wenn sie in 25 Jahren von 100000 Einwohnern auf das Dreifache angewachsen ist. Und damit ist ihre Entwicklung noch nicht abgeschlossen.

In den Plananlagen solcher Städte, welche in starker Entwicklung begriffen sind, wird oft der Fehler begangen, daß man die Zukunft der Stadt mit einem gewissen Zweifel betrachtet und infolgedessen zögert, dem Plan die Monumentalität zu verleihen, welche die künftige Entwicklung erheischt.

Monumentale Plätze, breite Straßenzüge usw. sind in einer Stadt ebensogut am Platz wie pittoreske Platzanlagen, intime Straßenbilder, gemütliche Hofinnere. Der Wechsel zwischen dem monumental wohl Abgewogenen und dem intim Pittoresken soll gerade der modernen Stadt ihren Reiz verleihen, gleichwie der Reiz einer mittelalterlichen Stadt in dem Gegensatz zwischen der riesenhaften, reich verzierten Kathedrale und kleinen, einfachen Bürgerstraßen mit ihren malerischen Bildern liegt.

Bei der Schaffung abwechselnder Straßenbilder muß man ein gewisses Maß beobachten, damit sie nicht ermüdend wirken und damit die Übersichtlichkeit in der Anlage der Straßen und Plätze nicht in Frage gestellt wird. Wie das Grundgerippe der Stadt mit seinen großen Hauptverkehrswegen übersichtlich und anschaulich sein muß, so daß auch ein Fremder sich leicht in der Stadt orientieren kann, so muß auch das Architektonische in seinen Hauptzügen einheitlich und übersichtlich

wirken. Das intim Pittoreske soll uns hauptsächlich erst in den stilleren Wohnungsquartieren vor Augen treten.

Avenuen und Plätze. Von den Plätzen, die in der gegenwärtigen Stadt vor allem bei einer architektonischen Ausgestaltung in Betracht gezogen werden müssen, seien folgende genannt:

Die Platzgruppe: Russischer Markt, Rathausplatz und Dreilöwenplatz. Diese drei Plätze müssen in architektonischer Beziehung in Zusammenhang mit einem neuen Rathausgebäude behandelt werden, mit welchem sie in intimem Zusammenhange stehen. Von diesem muß insbesondere der Dreilöwenplatz eine einheitliche Behandlung erfahren.

Der Bahnhofsplatz. Das künftige Bahnhofsgebäude wird diesem Platz den Charakter eines lebhaften Verkehrszentrums verleihen.

Der Pernausche Platz. Auch dieser Platz ist als ein lebhaftes Verkehrszentrum zu behandeln. An Stelle des auf dem Platz projektierten öffentlichen Gebäudes kann evtl. ein modernes Warenhaus errichtet werden.

In den neuprojektierten Stadtteilen mag besonders hervorgehoben werden der Opernplatz mit Museum und Bibliothekgebäuden sowie einem Opernhaus, welches als Hintergrund dient sowohl für die von Westen kommende Zentralausfallstraße wie für den Laaksbergboulevard. Dieser lange und breite Boulevard wird in Zukunft das Zentrum des solennen Stadtteils werden und muß eine ruhige und einheitliche Ausschmückung erhalten. Im Osten wird der Laaksbergboulevard begrenzt von dem Laaksbergplatz, auf dem eine Kirche mit ihrem Turm nicht nur den eben erwähnten Boulevard abschließt, sondern auch den Abschluß für sieben andere Straßen bildet. Diese Kirche wird von einer Gruppe öffentlicher Gebäude umgeben, von denen die chirurgischen und medizinischen Krankenhäuser mit ihren Polykliniken ein gemeinsames architektonisches System bilden.

Im Nordosten auf dem schönen Glint mit der herrlichen Aussicht über das Meer und die Stadt befindet sich die Kathrinenhöhe mit ihren Sommertheatern und Badehotels.

In den westlichen Vorstädten sind hervorzuheben der Amerikaplatz und in der Tabergschen Vorstadt am Ende der Ausfallstraße mit demselben Namen der Tabergplatz und in der südlichen Arbeiterstadt der Felliner Platz.

Die Anordnung von Wohnstraßen und die Gruppierung der verschiedenen Baublöcke um dieselben gibt uns die Möglichkeit praktisch und malerisch interessante Straßen- und Platzbilder der mannigfaltigsten Art zu schaffen. Bald kann sich die Straße zu einer sonnigen und luftigen Anlage mit Baumgruppen und Rasenflächen erweitern, bald wiederum kleine Plätze oder lokale Sportplätze für Lawntennis und andere Spiele bilden. Ebenso kann man zwei Halbhöfe in geeigneten Formen gegeneinander ausbilden geteilt durch die Straße welche die Hofansichten vor den Blicken der Vorbeiwandernden erschließt. Der Hoffrieden braucht dadurch nicht gestört zu werden, falls wir die Straße von den Höfen durch Anpflanzungen oder Maueranordnungen trennen. Indem man eine Straße mittels zwei schön angebrachter Portale durch einen Hof laufen läßt, kann man ebenfalls eine angenehme Abwechslung schaffen.

Gipsmodelle. Um noch eine weitere Übersicht über den Regulierungs- und Erweiterungsplan zu ermöglichen, welcher schließlich für die Stadt festgestellt wird, müssen außer anderen Maßregeln Gipsmodelle in verschiedenen Maßstäben ausgeführt werden. So können wir in Gips ganze Stadtteile wiedergeben mit den Niveauunterschieden im Terrain, der Gruppierung der Plätze und der Einteilung der Siedlung; auch können wir Plätze und Straßen mit ihren Proportionen und ihrer Modellierung wiedergeben.

Diese Modelle sollen nicht nur für den projektierenden Stadtbauer eine Hilfe sein oder der Baukommission als eine heilsame Direktive dienen, sondern sie sind auch ein erläuterndes Material für das Publikum. Diese übersichtlich ausgeführten Modelle sollen nebst Vorträgen und Broschüren das Verständnis und Interesse der Stadteinwohner selbst entwickeln, so daß sie an der zukünftigen Weiterentwicklung Revals zu einer praktischen, hygienischen und schönen Stadt regen und tätigen Anteil nehmen können.

KLEINWOHNUNGSBAU IN DER GROSSSTADT.

Zu Vorschlägen von EDUARD HALLQUISTH, Stockholm. — Von H. de Fries-Berlin. — Hierzu die Tafeln 27—29.

Schon vor mehr wie Jahresfrist erhielt ich die hier wiedergegebenen Entwürfe des Architekten Eduard Hallquisth, Stockholm, in welchen er den Versuch macht, dem nicht zu umgehenden Hochbau der Großstadt Kleinwohnungen einzugliedern, die zwar nicht mehr an umbautem Raume bedürfen wie die heute üblichen fast in jeder Beziehung minderwertigen Massenmiethäuser, mögen sie nun in Berlin, Essen, Paris, London, Chicago oder in Stockholm stehen, deren neuartige Aufteilung des Hauskörpers es aber ermöglicht, jeder Familie bei Aufrechterhaltung der Querlüftung und des gesonderten Zuganges eine weit größere Wohnfläche wie bisher verfügbar zu machen und auf diesem Wege endlich zu einer Erfüllung jener Mindestforderungen an Wohnfläche und Raumzahl zu kommen, die sich zwar nun jeder ernst zu nehmende, wohnungstechnisch denkfähige Architekt und Wissenschaftler zu eigen gemacht hat, denen sich aber der größere Teil der Architektenschaft noch immer in traditioneller Trägheit verschließt, nicht zuletzt durch Schuld des Grundbesitzes und der Bauspekulation in der Hochbauzone, die ein Antasten der auf früherer Basis festgelegten Grundstückspreise und Baustoffmittel befürchtet: Das mit Unrecht, denn der Krieg und die Kriegsfolgen haben die Umwertung dieser Werte in allen Ländern der Welt weit gründlicher besorgt, als noch so ernsthafte und eindringliche Vorschläge es je vermocht hätten.

*

Die Entwürfe des Architekten Eduard Hallquisth in Stockholm entstanden im Anschluß an die Vorschläge meines Buches: „Wohnstädte der Zukunft“, das 1919 im Verlage der „Bauwelt“, Berlin, erschienen und längst vergriffen ist. Da mich neuere Durcharbeitungen des Kleinwohnungsproblems in den Hochhäusern der Großstadt inzwischen zu weiteren Entwicklungen geführt haben, so habe ich an eine Neuauflage der „Wohnstädte“ um so weniger

Interesse, je mehr stärkeres und intensives Formgestalten von einmal festgelegten Ausgangspunkten aus in zunehmender Weise zu konkreten Resultaten und stereometrischen Folgerungen führt. Nicht zuletzt in städtebaulicher Hinsicht. Es sind inzwischen, zuletzt in Breslau und Prag, mehrere Vorschläge aufgetaucht, die mein Buch zur Basis nehmen, und diese Vorschläge haben teilweise versucht, mit eigenen Mitteln und vor allem, wie bei dem Architekten Adolf Rading in Breslau, mit nicht geringem Können das einmal festgelegte Problem aus anderen Gesichtspunkten heraus, mit den Augen anderer Individualitäten und Nationen gesehen, auf eigene Füße zu stellen und die Ergebnisse teils mehr dem Überkommen einzugliedern und damit den Übergang zu erleichtern oder sie noch mehr dem Idealzustand anzunähern und damit das anzustrebende Ziel noch freier und damit auch noch größer aufzuzeigen.

*

Die Entwürfe von Eduard Hallquisth, Stockholm, stellen eine Art sehr individueller Übersetzung ins Schwedische vor, sie arbeiten nach Wohnsitten Schwedens in eigener Richtung weiter, formen ebensosehr in der Raumgliederung wie in der architektonischen Behandlung vieles um, ohne im Wesentlichen den grundsätzlichen Boden zu verlassen. Es ist immer von größtem Werte, zu sehen, wie, je selbstverständlicher allmählich Problematisches wird, mit desto



Abb. 32. Blockanlage. Ansicht einer West-Oststraße.

größerer Intensität sich das Gesicht der Raumbildung in einer leichteren und froheren Geste der Gestaltung wandelt und wie allmählich solchen Dingen die allzu große Erdenschwere ihres sozialen, ethischen und schöpferischen, kurz ihres architektonischen Ursprunges verlorengeht.

*

Ehe ich auf die Entwürfe Hallquisths näher eingehe, ist es nötig, die Voraussetzungen knapp zu wiederholen, aus denen sie erwachsen sind. Es sind darum diejenigen Seiten abgedruckt, die nach Betrachtung der einzelnen sozial, wirtschaftlich, technisch, künstlerisch usw. belangreichen Punkte des Gesamtproblems die Untersuchung abschließen und eine Zusammenstellung der notwendigen Forderungen aufzeigen. Noch einmal sei nachdrücklich betont, daß es sich um die Unterbringung des weitaus größeren Teiles der Bevölkerung großer Städte handelt, und ich möchte nicht unterlassen, auch an dieser Stelle die auf diese Kleinwohnungen in großstädtischem Hochbau sich beziehenden feststellenden Sätze von Professor Eberstadt aus dem Handbuch des Wohnungswesens (3. Auflage 1918) zu wiederholen, die leider heute noch brennendere Geltung haben wie früher:

„Der Grundriß der Mietkaserne ist auf die herrschaftliche Vorderwohnung zugeschnitten; für die Kleinwohnung dagegen ist er untauglich und schlechthin unverbesserlich. Die widernatürliche Verbindung zweier verschiedener Woh-

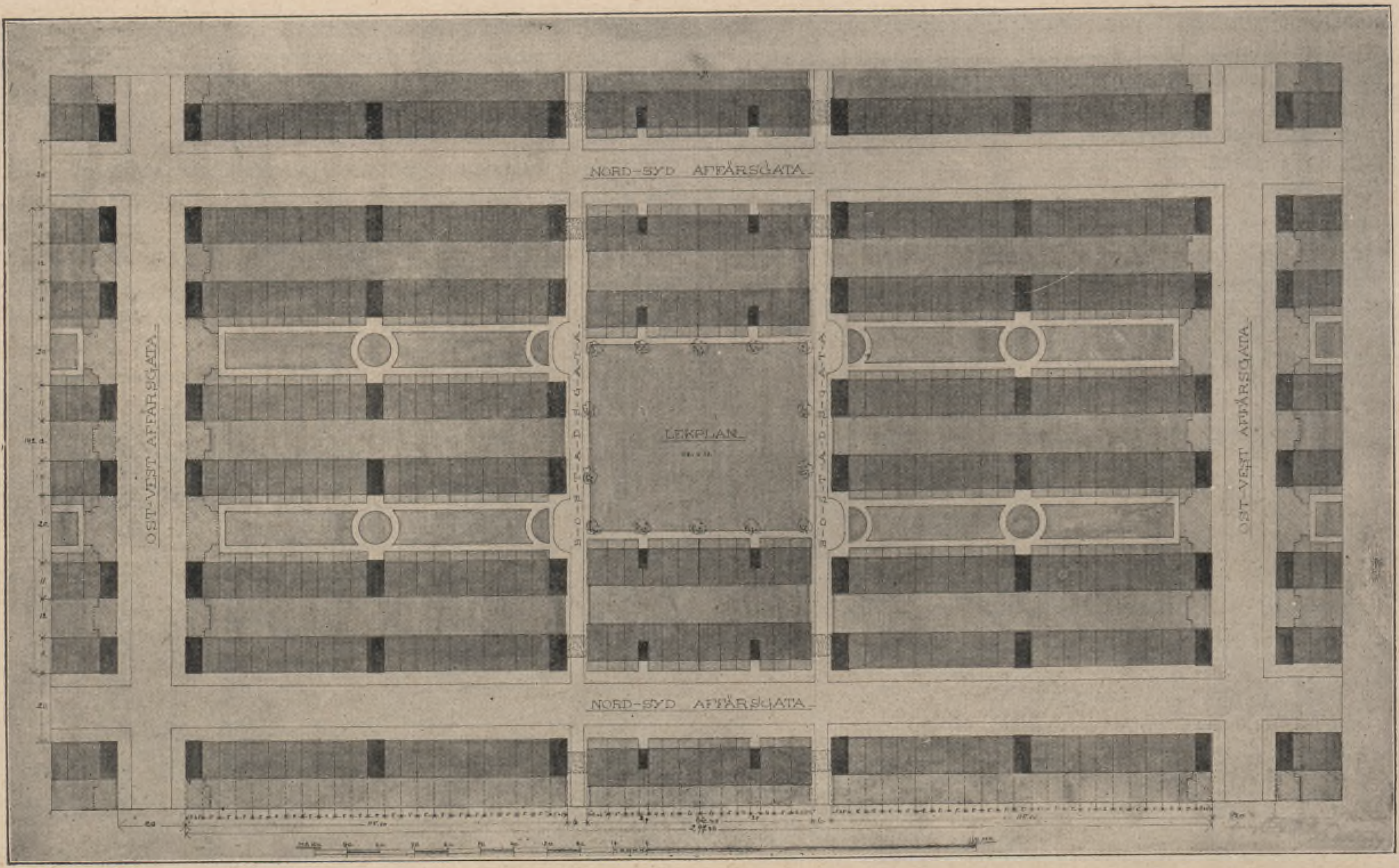


Abb. 33. Blockanlage mit Doppelstockbauten. Maßstab ca. 1 : 2000.

nungsformen, wie sie in der Mietkaserne vorliegt, bringt nach jeder Richtung nur Unzuträglichkeiten hervor. Es ist schlechterdings unmöglich, auf einem Mietkasernengrundstück befriedigende Kleinwohnungen zu bauen. Die neueren sogenannten hygienischen Verbesserungen und Einschränkung der Bodenausnützung bewirken hier in erster Linie eine Verteuerung der Wohnungen; an der verfehlten Wohnungslage dagegen können sie nichts oder nur wenig ändern. Einem richtigen Wohnungsgrundriß setzt schon der Zuschnitt der Mietkasernenbaustelle das natürlichste Hindernis entgegen.

Es ist ein unhaltbarer Widerspruch, daß in einer Zeit, in der der Arbeiterstand politisch und kulturell emporstieg, ihm Wohnungsverhältnisse geschaffen wurden, wie er sie in Deutschland zu keiner Zeit gekannt hat. Die Masse der städtischen Bewohner ist vom Grundbesitz ausgeschlossen; das Privateigentum an Boden ist durch die Mietkaserne aufgehoben und in den unsicheren Spekulationsbesitz einer kleiner Minderheit verwandelt. Ein großer — in vielen Bezirken der größere — Teil der Bevölkerung ist nach dem Hofe abgeschoben; die Anlage der Kleinwohnung ist in jeder Hinsicht unbefriedigend. Dieses politisch und sozial schlechteste Wohnungssystem ist zugleich das teuerste und unvorteilhafteste; es fordert die höchsten Mieten und macht eine zureichende Produktion von Kleinwohnungen unmöglich."

Aus diesen und anderen mehr wie pessimistischen Betrachtungen und auf Grund eigener Erfahrungen und Untersuchungen habe ich dann versucht, das Kernproblem herauszulösen mit den Worten:

„Zusammenfassende Betrachtung dieser zwölf Punkte, die den Begriff der idealen Kleinwohnung nach allen in Betracht kommenden Seiten umschreiben, muß zu der Erkenntnis zwingen, daß mit dem Mißbrauch der Wohnungen von ein und zwei Zimmern mit Küche grundsätzlich gebrochen werden muß. Der ganze wirtschaftliche und bautechnische Zustand des Kleinwohnungswesens der Gegenwart beruht auf einer in jeder denkbaren Beziehung völlig unzulänglichen Grundlage. Es bedarf keiner weiteren Beweisführung, um eine vollständige Umformung, eine von Grund auf neue Gestaltung des Kleinwohnungswesens der Großstadt als eine der zwingendsten Forderungen der Gegenwart aufzustellen."

Auf dieser Basis und auf Grund der vorgenommenen Einzeluntersuchungen erwuchsen dann jene Forderungen, nach denen sich eine Umformung, sie sei wie auch immer beschaffen, zu richten habe und die folgenden Wortlaut hatte:

„Möglichst schnell und in ausgedehntestem Maßstabe ist in der Großstadt der Bau von Kleinwohnungen in die Wege zu leiten, die folgende Eigenschaften in sich schließen:

a) Bei zureichender Nutzfläche eine Zahl von vier Räumen: Große Wohnküche oder Haupttageswohnraum von 18—25 qm möglichst mit Spülküche oder Spülnische. Elternschlafzimmer, etwa 12—14 qm, zwei Schlafräume für die Kinder verschiedenen Geschlechts von zusammen 20 qm, Loggia, Küchenbalkon, Abort. Diesem Raumbedarf ist zu



Abb. 34. Abb. 35.

Küchendiele.

Abb. 34. Blick zur Außenwand.

Abb. 35. Blick zur Innenwand.



entsprechen mit der annähernd gleichen Zahl von Kubikmeter umbauten Raumes, wie sie die jetzige Ein- und Zwei-Zimmerwohnung mit Küche besitzen, also 150—200 cbm.

b) Ein Verhältnis von Raumhöhe zur Raumtiefe, das ausreichende Belüftung und Belichtung sichert. Die Tageswohnräume bzw. die Wohnküche ist hier besonders günstig zu stellen. Nord—Südrichtung der Baukörper. Querlüftung aller Wohnungen; Balkone.

c) Möglichste Einschränkung der toten Aufwendungen des großstädtischen Mietshauses, also Verminderung der Straßenbreiten, Fortfall von Durchfahrten, Ersparnis an Treppenhäusern, Vermeidung von Innenfluren, die die Nutzfläche beeinträchtigen.

d) Fortfall der dunklen und engen Innenflure, Zugang zu den völlig in sich abgeschlossenen Einzelwohnungen möglichst von einer Außenwand des Miethauses aus, doch müßte ein solcher Zugang durch geschlossene, unmittelbar belichtete und gelüftete Baukörper bewerkstelligt werden.

e) In städtebaulicher Hinsicht: Straßenersparnis durch Anlage schmaler Wohnstraßen, möglichste Herabminderung des abzutretenden Straßenlandes und der Straßenbaukosten. Gut gelüftete, nicht allseitig umbaute Innenhöfe von geräumigen Ausmessungen, grüne Innenparks, Bleichen, Spielflächen, Dachgärten, gemeinschaftliche Anlagen.“

Die nun folgenden Vorschläge, vor allem der des Doppelstockhauses, wie es Eduard Hallquisth im Prinzip zugrunde legt, nehmen ihren Ausgang in einer völligen Abkehr vom Gewohnten nicht von städtebaulichen Gesichtspunkten, nicht von Prinzipien der Blockanlage, nicht einmal vom Grundriß, d. h. der zweidimensionalen Grundfläche der Einzelwohnung, sondern vom Kubischen, dem Wesensinhalt des Raumes aus, von der Gliederung, Organisation und Lagerung der verschiedenen Raummassen, kurz: sie nehmen sehr ungewohnterweise ihren Ausgangspunkt von der dritten Dimension, der für jede Arbeit, die mit Baukunst irgendwie zu tun hat, die Bedeutung des entscheidenden Wertmessers zukommt. Daß in diesem Sinne Architektur letzthin nichts sein kann, wie in dreidimensionale Form umgesetzte ethische Werte, diese Tatsache sei hier nur gestreift. Baukunst stellt, wird sie ihrem innersten Wesen nach betrachtet und angefaßt, vor jeder Art menschlicher Betätigung die höchsten Anforderungen an den ethischen Wert der Persönlichkeit. Eine kleine, dennoch unleugbare Tatsache, die die Unmasse des Unvollkommenen ein wenig zu erklären geeignet ist.

*

Kehren wir zu den einfachen Tatsachen zurück, die für die Kleinwohnung im Miethaus von Belang sind und erinnern wir uns, daß Raumzahl und Raumform entscheidende Bewertung erhielten. Ich erinnere hier, was die mindest notwendige Nutzfläche des Wohnraumes einer Familie betrifft, an die Zusammenstellung des Baurats Karl Siebold in Bethel bei Bielefeld, der eine Fülle praktischer Erfahrung in folgenden Sätzen zusammentrug:

„Am wichtigsten für die kleinste Wohnung sind die Küche und die Schlafzimmer. Die Küche muß mindestens 14 bis 15 qm groß sein und als Wohnraum ausgebildet werden. An Schlafräumen sind erforderlich 1 größeres mit 14 qm für die Eltern und 2 kleinere von je mindestens 10 qm, um die heranwachsenden Kinder nach dem Geschlecht trennen zu können.“ Ich füge hinzu: „Das sind als Mindestmaß 49 qm Grundfläche, und zwar reine Nutzfläche ohne Nebenraum an Flur, Abort, Speisekammer, Balkon usw., zuletzt ist hierbei die besonders in der Großstadt so gewichtige Frage der Untermieter nicht berücksichtigt. In Wahrheit stellt eine Wohnung von 3 Zimmern und Küche das Mindestmaß notwendigen Raumanspruchs dar, während in Wirklichkeit die ganz überwiegende Mehrzahl der Bevölkerung in 1 bzw. 2 Räumen und Küche lebt.“ Und fuhr später fort: „Die Wohnküche ist

nun von diesen 4 Räumen der Hauptwohnraum. Sie wird am Tage etwa 16 Stunden benutzt (6 Uhr morgens bis 10 Uhr abends), während die Schafräume nur die halbe Zeit, also etwa 8 Stunden in Gebrauch genommen werden, und zwar während der Nachtzeit (10 Uhr abends bis 6 Uhr morgens). Ferner wird die Wohnküche oder der Haupttageswohnraum von etwa 6 Personen benutzt, die sich während der 16 Tagesstunden vollzählig oder zum Teil in ihr aufhalten, die 3 Schlafräume aber in der weit kürzeren Zeit nur von je 2 Personen.

Im Tageswohnraum wird gekocht, gereinigt, gearbeitet, gelesen, ausgeruht u. a. m., er erfordert eine große Bewegungsfläche für die 6 Personen der Familie, auch hinsichtlich der Kinder, des Kochens und anderer häuslichen Verrichtungen mehr. Der Tageswohnraum bzw. die Wohnküche müssen daher eine große Grundfläche haben von mindestens 20 qm mit Sitzerker und Balkon, er muß ferner in Anbetracht der Menschenhäufung, der langen Benutzungszeit, der Koch- und Eßdünste, des Tabakrauchens usw. ungefähr die Hälfte des nach Anforderung der Hygieniker für eine Kleinwohnung nötigen Luftraumes von 30 cbm für die Person, also $6 \times 15 = 90$ cbm Rauminhalt umfassen.

Die Schlafräume hingegen werden in Bewegung nur beim An- und Auskleiden, sowie bei ihrer Reinigung benutzt, also wenige Minuten am Tage. Ihre eigentliche Aufgabe dient dem Schlafbedürfnis. Für die Dauer seines Schlafes aber liegt der Mensch im Bett, benötigt also keinen Bewegungsraum. Sodann halten sich in den Schlafräumen nicht sechs, sondern nur durchschnittlich 2 Personen auf, sie werden nicht bei Sonne, sondern des Nachts benutzt. Die Schlafräume können daher im Gegensatz zum großen und hohen Tageswohnraum von geringer Grundfläche sein, je nach Bestimmung 8—14 qm und ebenso, gute Tagesbelichtung und zureichende Lufterneuerung vorausgesetzt, von geringer Höhe, etwa 2,20 m, die zur freien Bewegung des Menschen und zur Aufstellung der Möbel ausreicht. Ähnliches gilt von der Spülküche, die auch nur vorübergehend von wenigen Personen benutzt wird, wie auch vom Abort, von Zugangsfluren usw. Es stehen sich also grundsätzlich zwei große, getrennte Raumbegriffe gegenüber: große und hohe Tageswohnräume, kleine und niedrige Schlaf- und Nebenräume."

*

So formte sich die Idee des „Doppelstockhauses" allmählich heraus, die auch den Entwürfen von Eduard Hallquisth zugrunde liegt und durch dessen beigefügte Planungen und Schaubilder näher erläutert wird.

Der Grundgedanke des Doppelstockhauses ist folgender: ein rechteckiger, ziemlich hoher Wohnungskörper ist seiner Tiefenausdehnung nach durch senkrechten Schnitt in zwei Teile zerlegt. Den vorderen, tieferen Teil in ganzer Höhe als Vollgeschoß nimmt der Tageswohnraum bzw. die Wohnküche ein. Den hinteren, kürzeren Teil bilden zwei Halbgeschosse, die die Schlaf- und Nebenräume umfassen. Durch den oberen Luftraum der Wohnküche ist unmittelbar an der Außenwand des Hauses ein Verbindungsgang durchgestoßen zu den Haupttreppenhäusern, die durch diese Anlage erst in großen Abständen notwendig werden. Von diesem unmittelbar belichteten und gelüfteten Gang aus gelangt man durch die Wohnungseingangstür über eine Galerie an den Türen der oberen Halbgeschoßräume vorbei auf einer kleinen Treppe in den großen Tageswohnraum hinab, der mit Herdnische, Sitzerker, Loggia ausgestattet ist. Von ihm aus betritt man die Räume des unteren Halbgeschosses, das dritte Schlafzimmer, Spülküche, Abort.

So zeigt sich die kleine Wohnung wie ein vollkommen in sich abgeschlossenes Raumgebilde, das nicht nur zureichende Nutzfläche und erforderliche Raumzahl bietet, sondern auch durch die Raumkontraste, die Höhenunterschiede, die wechselnden Ausmessungen, durch die Herdnische, den Sitzerker, die Loggia, wie durch die Raumdiagonale der Treppe dem Auge und dem suchenden Heimempfinden wertvollen Anhalt bietet.

Zusammenfassende Betrachtung der bisherigen Ausführungen zeigt die unzweifelhaft großen Vorzüge des Doppelstockhauses. Es erfüllt sämtliche Bedingungen für eine wirtschaftlich, sozial und gesundheitlich wirklich wertvolle Kleinwohnung. Im Doppelstockhaus hat jede Wohnung Querlüftung, dennoch kann eine beliebige Zahl von Wohnungen an ein Treppenhaus gelegt werden. Im Doppelstockhaus befindet sich kein dunkler Innenflur, ist der Verlust an toten Aufwendungen, d. h. an Treppenhäusern und Flurraum, auf ein Mindestmaß beschränkt, da sich unter dem Halbstock des Wohnganges noch Erker und Loggia befinden. Raumhöhe und Raumtiefen stehen in angemessenem Verhältnis zueinander, Belichtung, Lüftung und Luftbewegung sind überall ausreichend gesichert.

Der größte Wert des Doppelstockhauses aber beruht in der Tatsache, daß nun endlich die kleinste Wohnung der Großstadt einen Hauptwohnraum und drei Schlafzimmer besitzt, gegenüber den jetzt üblichen völlig unzureichenden Ein- und Zweizimmerwohnungen mit Küche. Bei gleicher Zahl von Kubikmetern umbauten Raumes, also bei gleichen Baukosten und Mieten steigt im Doppelstockhaus die Nutzfläche jeder Wohnung um 33 bis 35%, d. h. ohne Mehrkosten ist $^1/_3$ und mehr an Nutzfläche zugunsten des Mieters gewonnen.

Dieser für Kleinwohnungen überaus wertvolle Zuwachs an Nutzraum wird durch Vorzüge anderer Art ergänzt und erweitert. Jede Wohnung ist ein in sich abgeschlossenes vollständiges Einzelhaus, ähnlich dem Einfamilienhaus der Flachsiedlung, an dem die gemeinsame Straße vorüberführt. Die Größenunterschiede und wechselnden Höhen der Räume, Herdnische, Sitzerker, Loggia, die Diagonale der Treppe im Raum ergeben in Gemeinschaft mit einer warmen farbigen Behandlung eindrucksvolle Raumwerte für den Mieter und das Gefühl einer Heimat in den Mietkasernen der großen Stadt.

Die Entwürfe von Hallquisth sind weit eingehender und liebevoller im Detail durchgearbeitet als die meinigen, die immer nur das Wesentliche geben wollten, nichts anderes beabsichtigten, als die Idee klarzustellen.

Hallquisth hat in die äußeren Treppenaufgänge noch ein Lift eingefügt, das ich nicht vorzuschlagen wagte. Er hat Waschküche und Baderaum, die für jedes Geschoß am Treppenhaus liegen, ebenso sorgfältig und liebevoll durchgebildet wie die Küchendiele der Einzelwohnung, die Schlafräume, die Herdnische, die Loggien u. a. m. Die Lage der Aborts ist bei ihm günstiger, würde jedoch nach den bei uns in Deutschland geltenden Bestimmungen nicht gestattet werden. Auch auf die Trennung von Spielhof bzw. Parkhof, nach welchem sämtliche Fenster der Treppen-

häuser, Gänge, Wohndielen, Loggien usw. gerichtet sind und der schmaleren Ruhehöfe hat er nicht verzichtet, obwohl er in seinem Blockplan eine entsprechende Kennzeichnung nicht vornimmt. Da er zudem auf das von mir im Zentrum der Blockanlage gedachte Gemeinschaftshaus mit Küchen und Wohnungen für alleinstehende Menschen, mit Kinderhorten, Leseräumen usw. verzichtet hat und statt dessen eine größere Zahl von Wohngebäuden auch in der Mittelpartie des Blocks vorsieht, im Zentrum dagegen eine große Rasen- oder Spielfläche übrigläßt, so gebe ich meinen Blocklageplan neben dem Entwurf von Hallqusth wieder.

In meinem Entwurf war die Mittelpartie des Blockes in der Bauanlage niedriger gedacht wie die Wohngebäude, so daß Höhenkontraste und Terrassen zwischen Parkstreifen und Dachgärten vermitteln sollten. Hallquisth führt das einmal angeschlagene Thema konsequenter durch, er vermeidet damit jene Partien reiner Nordlage, die in meiner Zentralanlage unvermeidlich, wenn auch vielleicht für bestimmte Zwecke dieser Gebäude nicht ungünstig sind, — In der Außenarchitektur ist Hallquisth wie schon angedeutet, leichter, freier, verbindlicher und weicht sehr ab von der Härte meiner Skizzen, die auch hier vor allem die Idee zum Ausdruck bringen wollten, auf den architektonisch ebenso wie ethisch sehr stark erblich belasteten Menschen unserer Tage dagegen eine recht geringe Rücksicht nehmen.

Die Wiedergabe der Entwürfe von Eduard Hallquisth in diesem Hefte geschieht nicht, weil sie in einem ideellen Zusammenhange mit eigenen Arbeiten stehen. Wollte ich das, so hätte ich mich weit mehr beeilt und von mir mehr gebracht wie eine Vergleichsabbildung. Ich lege sehr wenig Wert darauf, eigene architektonische Arbeiten zu veröffentlichen, ehe sich ihre Problematik nicht völlig in Form umgesetzt hat und ehe nicht das Thema durch viele Entwicklungen und Verwandlungen hindurch mit einer gewissen Sicherheit der Reife auch eine genügende Widerstandsfähigkeit erhalten hat. Widerstand nicht gegen gleich oder ähnlich gerichtete Arbeiten anderer, die ich begrüße und, nach Möglichkeit im „Städtebau“ veröffentliche, da ja die Person des Autors letzthin von geringer Bedeutung ist, gemessen am Werte seiner Arbeit. Sondern Widerstandsfähigkeit und Widerstandskraft gegen die erschütternde Trägheit der großen Mehrheit der verantwortlichen Architektenschaft aller Länder, in denen seit Jahrzehnten eine unausdenkbare Fülle von Not, hervorgerufen durch krasse und schimpfliche Unzulänglichkeit des Kleinwohnungswesens in der Großstadt, vergeblich nach Abhilfe schreit. Unermeßliches Elend in sozialer, wirtschaftlicher, gesundheitlicher, ethischer Beziehung vollzieht sich dauernd. Der Staat hat das hingenommen als unvermeidliches Übel und die Architekten sind über Burgen, Steinplätzen, Rathäusern, Prachttheatern, Kinos und Villenbauten sehr gründlich eingeschlafen und haben die Verantwortlichkeit ihres Daseins vergessen.

*

Die bittere Not der Folgezeit des Kriegswahnsinns zwingt die Architekten wieder zu jenen klein erscheinenden Aufgaben, die doch in ihrer Summe für die Zukunft einer Nation soviel bedeuten. Manche Kulissenreißer von früher machen mit, zwar widerstrebend, aber in dem Bewußtsein, daß sich nicht zu Umgehendes hier aufzwingt, daß hier sehr große und gewichtige soziale Probleme zu gewaltsamen Lösungen hinneigen, wenn nicht Abhilfe geschaffen wird. Ich habe im ersten Hefte dieses Jahrganges des „Städtebaus“ einige erschütternde Daten wiedergegeben aus dem Bericht der Ortskrankenkasse Berlin und anderes mehr.

Vor einigen Tagen kam mir ein Aufsatz des Geh. Reg.-Rates Plate, Berlin, zu Gesicht, der in der Verbandszeitung des Bundes der kinderreichen Familien (Köln, Augustheft) abgedruckt war und dem ich folgende Sätze entnehmen

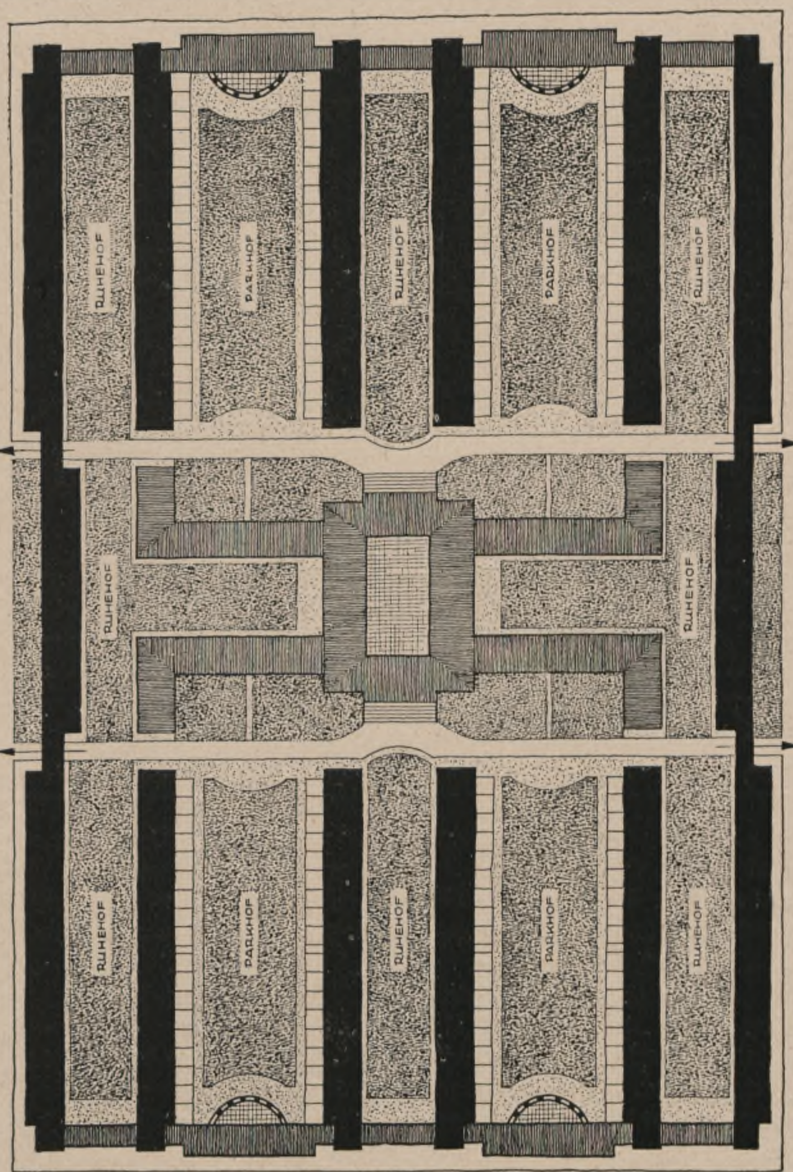


Abb. 36.

möchte: „In den großen Städten gibt es Hunderttausende von Wohnungen, die nur aus einem Raume bestehen. Aus einem Raume, in dem oft ein Dutzend Menschen jeden Alters und beiderlei Geschlechts hausen. In einem Raum, in dem gegessen, geschlafen, geliebt, gelitten und gestorben wird, in dem Wochenbett und Sterbelager, Wiege und Sarg beieinander stehen. Augenblicklich gibt es nach den Mitteilungen des Preuß. Wohlfahrtsministeriums eine Million Familien, die keine eigene Wohnung haben.“ Die Not, die bisher geglüht hat, beginnt zu brennen.

*

In diesem Sinne begrüße ich die Arbeit Hallquisths als Werk eines Architekten, der begriffen hat, daß Bevölkerung aus Menschen besteht. Ich begrüße sie im Rahmen dieses skandinavischen Sonderheftes als Arbeit eines Vertreters jener Nation, die schon so viel Elend, vor allem Kinderelend, in Deutschland gemildert und abgestellt hat. Und Wohnungselend ist in erster Linie Kinderelend. Kinder aber sind die Menschen der Zukunft, für die einzig wir arbeiten. So gilt unser Werk und unser verantwortliches Tun in allererster Linie den Kindern, die heute zu einem sehr, sehr großen Teil nur selten zu dem gelangen können, sich als Kinder, als frohe, unbekümmerte Menschen zu fühlen. Das Kleinwohnungsproblem in den Großstädten ist in dieser Hinsicht von entscheidender Bedeutung. Es lösen zu helfen, heißt mehr wie notwendige Arbeit tun, heißt tausendfaches Elend mildern, ein wenig Freude am Leben zur Blüte bringen.



Abb. 37. Ansicht der Stadt Trondhjem aus dem späteren Mittelalter.

ETWAS ÜBER ÄLTERE UND NEUERE STÄDTEBAULICHE ARBEITEN IN TRONDHJEM (NORWEGEN).

Von SVERRE PEDERSEN, Professor an der Technischen Hochschule Norwegens, Trondhjem. Hierzu die Tafeln 30—32.

Die Stadt Trondhjem wurde im Jahre 997 n. Chr. von König Olaf Trygvessön angelegt und erhielt von ihm außer dem städtischen Boden auch als Gabe ein 2800 ha großes Gelände in der hügeligen Gegend, welche sich westlich vor der Stadt erhebt.

Dieses Gelände, auf dem das Bauen bis zum heutigen Tag verboten war, bildet einen schönen und abwechslungsreichen Stadtwald, der auch für das Skilaufen sehr gut geeignet ist. Der städtische Boden wurde, soweit wir wissen, nicht verkauft, sondern in Erbpacht vergeben, und es gibt noch eine Anzahl langsichtiger Erbpachtverträge, die höchstwahrscheinlich vom Mittelalter herrühren.

Der berühmte Dom wurde im 11. Jahrhundert angefangen, uud zwar als Denkmal König Olafs des Heiligen, der das Christentum in Norwegen einführte, dabei aber getötet wurde. Von diesem Zeitpunkt an schreibt sich die Entwicklung der Stadt zur Hauptstadt der Kirche, nicht bloß in Norwegen, sondern — man darf wohl sagen — in ganz Skandinavien, so daß im letzten Teil des Mittelalters 13 Kirchen ihre schlanken steinernen Schiffe und Türme zwischen den niedrigen torfgedeckten, dunkelbraunen Blockhäusern der Stadt emporhoben.

Die älteste Aufnahme des Stadtplans stammt aus dem Jahre 1658 und zeigt eine mittelalterliche Stadt mit engen, unregelmäßigen Straßen. Der Fluß Nid, welcher die Stadt auf drei Seiten einkreist, bildet hier eine natürliche, durch Bastione verstärkte Verteidigungslinie, während auf der vierten Seite Mauern, Wälle und Gräben die Stadt schützen.

Die Häuser waren beinahe alle aus Holz, weshalb die Stadt öfters durch Feuer zerstört wurde. So soll alles in allem die Stadt siebenmal durch Feuer völlig vernichtet worden sein. Das mittelalterliche Gepräge behielt sie, nach einem Kupferstiche aus dem Jahre 1674 zu urteilen, bis zur großen Feuersbrunst im Jahre 1681, worauf sie nach einem völlig neuen Plan wiederaufgebaut wurde.

Der Verfasser dieses Plans, der in Lothringen oder Luxemburg geborene norwegisch-dänische General Cicignon, sah es als eine Hauptaufgabe, die Stadt so aufzubauen, daß sich bei Feuersbrünsten das Feuer auf einen Teil der Stadt beschränken lassen sollte. Er bediente sich hierbei eines städtebaulichen Mittels, indem er die neue Stadt durch außerordentlich breite Trennungsstraßen in vier Teilen anlegte. Außerdem ließ er die wertvollen Warenspeicher, die früher mit den Wohnhäusern der Kaufleute zusammengebaut waren, von diesen trennen und durch eine breite Trennungsstraße in selbständigen Speicherblöcken dem Fluß und dem Fjord entlang anordnen. Bei Ausbruch von Feuer in den Wohnhäusern, was ja bei den damaligen unvollkommenen Beleuchtungskörpern und Feuerstätten leicht eintreffen konnte, bestand die Aussicht, die für die ganze

Stadt so wertvollen Bauten gegen Feuer effektiv schützen zu können.

Für den modernen Städtebauer Norwegens, der ja heute noch, wie früher, im großen Umfange mit Holzbauten arbeitet, ist es sehr interessant, zu sehen, wie man in älterer Zeit den Stadtplan mit Rücksicht auf Feuersicherheit der Stadt entwarf. Und ausgeschlossen ist es auch nicht, daß der Holzbau in den äußeren Gebieten der jetzigen Städte Norwegens, der von schweren Gesetzesbestimmungen über die Feuerfestigkeit gehemmt worden ist, eine Erleichterung erfahren kann, wenn bloß der Stadtplan in diesen Gebieten mit Bezug auf Feuersicherheit rationell geplant wird.

Cicignons Plan trägt das Gepräge der Renaissance. In der Kreuzung der Hauptstraßen liegt der Zentralplatz der Stadt. Als Abschlußmotiv dient der einen Hauptstraße südlich der Dom, während man im Norden als Zielpunkt des Auges eine kleine Festung hat, die mitten im kleinen Fjord liegt, und die fernen blauen Gebirge das Bild schließen. Mehrere von den Straßen zeigen derartige landschaftliche Ausblicke, wie der ganze Plan der Stadt ihr helles, klassisches Gepräge gegeben hat, wo die schnurgeraden Pappelalleen die dunkle Note bilden.



Abb. 38. Übersichtsplan von 1913.
Die Kreise zeigen von oben nach unten die Siedlungen Solhang, Rosenberg, Kristianstenstetten, Lillegaarden, Marinevold. Von Fritz W. Berger und Sverre Pedersen.

Die Durchführung des Plans, der allen vorhandenen Grundstücksgrenzen zuwiderlief, geschah durch eine Baulandumlegung in einer glücklichen Weise und wurde von dem Leutnant Friedrich Pincier mit großer Tüchtigkeit in verhältnismäßig kurzer Zeit zu Ende gebracht. Die Grundstücksbesitzer, die bei der Umlegung Verlust litten, erhielten Entschädigung: entweder in Geld oder in Ersatzgrundstücken, die aus einem größeren staatlichen Grundstück herausgeschnitten wurden.

Mit allen seinen Vorzügen litt Cicignons Plan an einem Fehler, der dem modernen Städtebau nicht ganz fremd ist oder war. Die Baublöcke waren zu breit. Die alten schmalen, mittelalterlichen Straßen fingen daher an als sekundäre Straßen in dem neuen Plan aufzutauchen.

General Vibe schlug deshalb im Jahre 1708 vor, daß man die zu breiten Blöcke durch parallele nord-südlich gerichtete Straßen aufteilen solle, ein Vorschlag der an verschiedene moderne deutsche Vorschläge (speziell in Berlin) erinnert. Es gelang ihm aber nicht, diesen Gedanken durchzuführen, der auf einen energischen Widerstand stieß. Die mittelalterlichen Straßen fuhren deshalb fort, in dem Renaissanceplan sich als Aufteilungsstraßen zu entwickeln, welches dem jetzigen Stadtplan dieses eigentümliche Doppelgepräge, von zwei Stadtplänen aus verschiedenen Epochen gegeben hat die aufeinander gelegt worden sind. Sobald der Beschauer der Stadt die geradlinigen Hauptstraßen verläßt, befindet er sich in einer



Abb. 39. Vorschlag einer neuen weiträumigen Stadtgrenze zur Entwicklung von Industrie- und Wohnvorstädten in der mit Bauernhöfen bebauten Landschaft rings der begrenzten Stadt.



Abb. 40. Anordnung einer doppelarmigen Verkehrsstraße, um den Abbruch der alten Holzkirche aus verkehrstechnischen Gründen zu verhindern.

malerischen Stadt mit mittelalterlichem Gepräge, die auch ihren Reiz hat.

Im 19. Jahrhundert verfiel das Interesse an dem Stadtplan als Kunstwerk völlig — hier wie anderswo —; die neuen Stadtteile aus diesem Zeitraum sind öde und trivial, alle Straßen von derselben Breite, alle Blöcke, selbst in dem meistbewegten Gelände, streng rechteckig angelegt, keine Hauptstraßen, keine Plätze, keine Parkanlagen.

Doch um 1900 trat eine Änderung hierin ein. Angeregt durch das Beispiel Schwedens, wurde im Jahre 1910 ein Wettbewerb ausgeschrieben, nicht bloß für den Bebauungsplan, sondern auch für die Erweiterung der Hafenanlagen und des Bahnhofes.

Auf Grund des Wettbewerbs wurde ein Übersichtsplan aufgestellt, dessen Hauptverkehrsadern und Zoneneinteilung 1913 festgestellt wurde, während die architektonische Durcharbeitung der einzelnen Stadtteile allmählich geschehen ist und ständig vor sich geht. Wenn die betreffenden Gelände oder Stadtteile bebaut werden sollen, wird auch ein Modell von dem Gelände mit der geplanten Bebauung ausgeführt, um die architektonische Wirkung zu kontrollieren.

Die Wohnhäuser der Altstadt waren früher zweistöckige Holzhäuser. Jetzt wird jedoch in den Hauptstraßen natürlich höher und aus Stein gebaut. In den äußeren Gebieten der Stadt ist es aber noch erlaubt, Wohnhäuser aus Holz zu bauen: maximale Größe des Grundrisses 150 qm, maximale Höhe zwei Geschosse. In den am weitesten nach außen liegenden Stadtteilen werden jedoch Bauten von 200 qm Grundfläche erlaubt, zwischen den Häusern ist der gewöhnliche Mindestabstand 8 m.

Diese Abstandsbestimmung ist für eine ökonomische gartenvorstadtmäßige Bauweise nicht günstig. Ebenso werden die Straßenbilder nicht so geschlossen, wie man es wünschen möchte. Wir arbeiten deshalb, um in diesen Abstandsbestimmungen Erleichterungen zu erreichen, was aus Feuersicherheitsgründen unbedenklich sein sollte, wenn die städtebauliche Planung der Holzbaugebiete rationell





Abb. 41 u. 42. Planmäßig durchgeführte Bodeneinkäufe in den Jahren 1898—1918.
Abb. 41. Bodenbesitz der Stadt 1898. Abb. 42. Bodenbesitz der Stadt 1918; die meisten Bodenankäufe stammen aus den letzten 9 Jahren.

geschehen würde, z. B. durch häufige Aufteilung der bebauten Gelände durch zusammenhängende Grünstreifen.

Während wir unsere Holzhäuser aus baugesetzlichen Gründen verhältnismäßig klein bauen müssen, und gewöhnlich in letzter Zeit als Doppelhäuser, bauen wir unsere Stein- oder Betonhäuser als Gruppen- oder Reihenhäuser in der gewöhnlichen, modernen Art und Weise.

Bis 1910 wurden in großem Umfange drei- oder vierstöckige Mietwohnhäuser gebaut, eine Bauart, die unserer alten, zweistöckigen, einheimischen Bauweise ja fremd ist. Für kinderlose Familien haben ja diese Bauten eine gewisse Berechtigung, und wir bauen teilweise dreistöckige Wohnhäuser, begrenzen aber die Zahl der Wohnungen im Haus auf sechs. Unsere neuen Siedlungen werden jedoch auf der Grundlage einer höchstens zweistöckigen Bauweise geplant und gebaut. Es sind diesem Aufsatz einige Abbildungen von unseren neuen Siedlungen beigefügt: z. B. Lillegaarden, aus Zementhohlsteinen gebaut für 1500 Einwohner, Solhang und Marinevold aus fabrikmäßig hergestellten Bretterhäusern für etwa 800 Einwohner, die provisorische Wohnungsnotstadt Kristianstensletten aus Bretterhäusern und für etwa 700 Einwohner und Rosenborg, teilweise mit Stein-, teilweise mit Holzhäusern bebaut, und für etwa 4000 Einwohner. Alle diese Siedlungen liegen auf städtischem Boden und sind von der Stadt gebaut oder im Bau begriffen.

Die neuen Holzhäuser sind, wie erwähnt, aus Brettern gemacht. Sie haben sich gut bewährt und bewirkt, daß die Stadt eine Fabrik zur Herstellung preiswerter Häuser aus Holz angelegt hat. Die alten Holzhäuser sind Blockhäuser; aber durch die neue Konstruktion der Häuser wird Material gespart und die Bauzeit bedeutend verkürzt, indem nur die Montage der Häuser an der Baustelle vor sich geht, während alle anderen Arbeiten in der Fabrik ausgeführt werden.



Abb. 43. Stjördalshalsen in der Nähe von Trondhjem.
Plan der Entwicklung einer alten Siedlung in eine Gartenstadt mit Industriegelände (rechts). Jetzt etwa 2000 Einwohner. Außerhalb der Grenzstraßen Bebauung mit kleineren Bauernhöfen.

Der Hausbau wird dadurch industrialisiert. Hierdurch ist die Frage von Standardhäusern aktuell geworden. Es gilt, ein Haus so einfach wie möglich zu gestalten und mit so guten Verhältnissen wie möglich. Außerdem muß der Typus für die Industrialisierung zurechtgelegt sein. Man muß ja nicht vor der Gleichförmigkeit zu ängstlich sein. Variation läßt sich durch die Gruppierung erreichen, und durch die farbige Behandlung. Bei Doppelhäusern läßt sich auch auf einfachem Wege Abwechslung erreichen durch die verschiedenartige Zusammenkuppelung der Häuser. Aber es wird zu weit führen, über die Möglichkeiten in dieser Richtung bei fabrikmäßig hergestellten Typenhäusern aus Holz ins Detail zu gehen. Wir sind hier an der Ästhetik der modernen industriell hergestellten Siedlungen, wovon vielleicht später mehr geschrieben werden kann, nebst Erläuterungen durch ausgeführte Beispiele.

Unsere Holzhaussiedlungen sind mit Solignum gestrichen und verfolgen inbezug auf die Farbe bestimmte Zwecke, die aus der Gesamterscheinung der Landschaft hervorgehen. Es ist für norwegische Architekten ein Problem, diejenigen Farben zu wählen, die mit der umgebenden Landschaft in Einklang stehen. Man ist dabei zu dem Resultat gekommen, daß der Gesamtton der Häuser in einer Siedlung nicht zu hell sein muß, um mit dem gewöhnlich ziemlich dunklen Hintergrund aus Wald und Felsen zu harmonieren. In der ziemlich steilen norwegischen Landschaft sind die

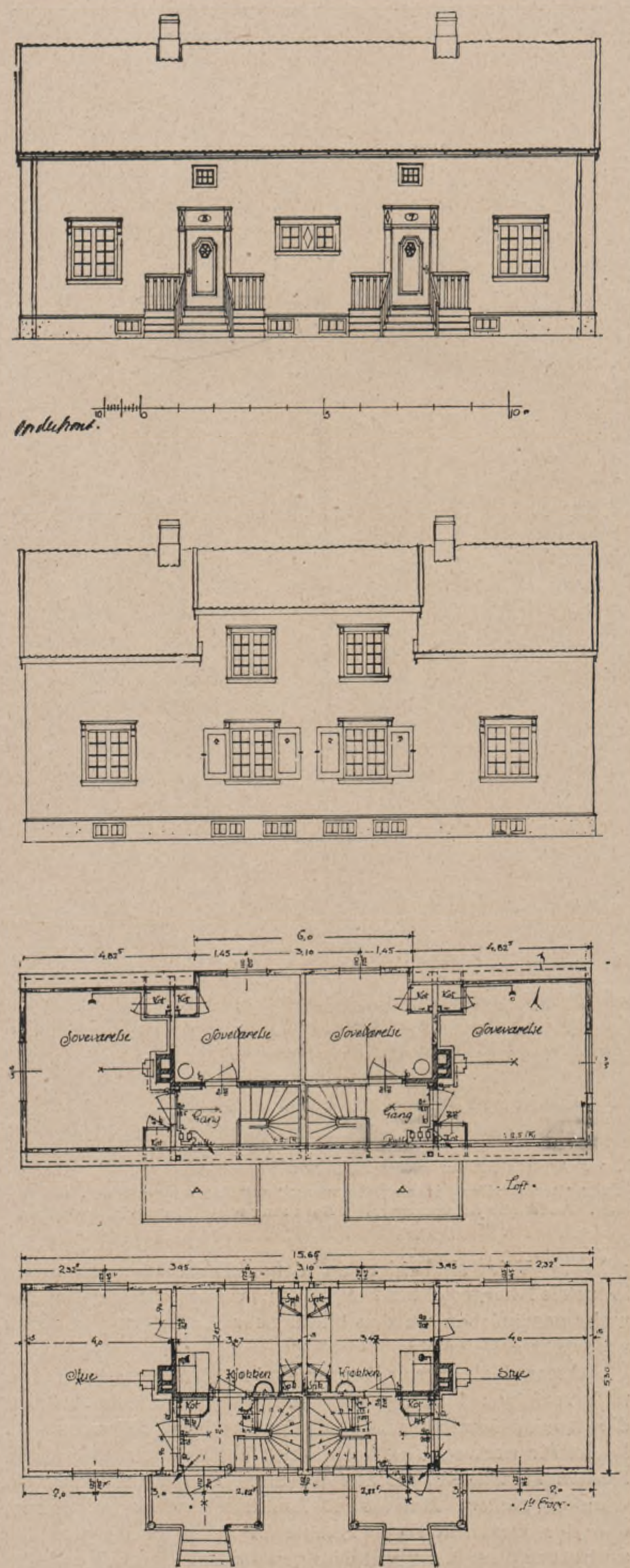


Abb. 44—47. Siedlung Solhang.
Typenhaus aus Holz für fabrikmäßige Herstellung.

Häuser sehr sichtbar, weshalb wir den Farben der Wände und der Dachdeckung großes Interesse entgegenbringen müssen.

Mit dem Weltkrieg hörte das private Unternehmen auf dem Gebiet des Wohnungsbaues beinahe auf. In den letzten vier Jahren hat daher die Stadt Trondhjem selbst Wohnhäuser bauen müssen, und hat bisher für diesen Zweck etwa 10,5 Mill. Kronen ausgegeben, eine nicht unbedeutende Summe für eine Stadt von nicht mehr als 55000 Einwohnern. In der Summe sind die Bodenkosten nicht mitgerechnet. Die Summe, die von der Miete nicht gedeckt wird, wird durch eine Art von Amortisation im Laufe von 25 Jahren getilgt. Die Kosten hiervon werden von sämtlichen Hausbesitzern der Stadt bezahlt.

Die Stadt Trondhjem hat erst einen Stadtplan ausgearbeitet. Ohne Stadtplan arbeitet man ja im dunklen und weiß nicht, wie die Entwicklung sich gestalten kann. Hierauf hat die Stadt Boden gekauft, planmäßig, rechtzeitig und deshalb zu einem billigen Preis. Ohne städtischen Boden ist ja unter den jetzigen norwegischen Rechtsverhältnissen die Stadt nicht Herr im eigenen Hause und kann nicht eine wirksame Wohnungspolitik treiben. Endlich hat die Stadt selbst die Häuser gebaut und dabei versucht, den Hausbau zu industrialisieren, wozu das Holz Gelegenheit gibt. Bei den Bodenankäufen hat man es versucht, die nach dem Stadtplan am besten geeigneten Gelände zu erwerben, und es ist eigentümlich, zu beobachten, wie ein Stück städtisches Gelände in einem Spekulationsgebiet abkühlend wirkt. Unsere Bodenankäufe bilden einen zusammenhängenden Gürtel im Stadtgebiet (vgl. Karte Abb. 41 und 42).

Wir haben diese Taktik wählen müssen, weil wir noch kein Stadtplan- oder Wohnungsgesetz haben. In zwei Jahren hoffen wir beide zu haben, was wahrscheinlich die städtischen Aufgaben auf dem Gebiete des Wohnungswesens bedeutend erleichtern wird.

Die Aufgabe, die uns heute am meisten interessiert, ist die Stadterweiterung. Um den Schwierigkeiten zu entgehen, die bei einer gewöhnlichen begrenzten norwegischen Stadterweiterung entstehen, hat Dr. Bryn vorgeschlagen, daß die Stadt die ganze angrenzende Nachbargemeinde übernimmt, welche eine Ausdehnung rund um Trondhjem von ungefähr 8 km Radius hat. Sie besteht aus Bauerngehöften, Wäldern und Seen.

Der Verfasser dieser Zeilen hat unlängst einen Erweiterungsplan der Stadt Trondhjem entworfen (vgl. Karte Abb. 39), nach dem die Größe der jetzigen Stadt durch eine agrikulturelle Zone begrenzt wird. Bestimmte Gelände werden dann für die Industrie zurechtgelegt, und das Wachstum der Stadt geschieht entweder durch Anlage von mehreren Gartenvorstädten oder auf der Ostseite durch Anlage einer einzigen größeren Gartenstadt. Die Lokalbahn für die westlich gelegenen Gartenvorstädte ist schon im Bau. Eine Skizze von dem ersten Alternativ begleitet diesen Aufsatz, dem auch ein Plan einer neuen Gartenstadt, Stjördalshalsen, beigefügt ist. Diese liegt eine Stunde Eisenbahnfahrt von der Stadt entfernt und hat besonders gute Vorbedingungen für industrielle Anlagen.

Die Vorstädte haben wir gedacht aus Holz zu bauen, die Häuser fabrikmäßig herzustellen. Die Wälder wollen

wir schützen und durch weitere Bepflanzung in zusammenhängenden Grünstreifen weiterentwickeln. Zu große Bauerngehöfte werden in kleine aufgeteilt. Das ist, roh skizziert, das Programm.

Wir wünschen nicht, daß unsere Stadt eine große Stadt werden soll, sondern wir wünschen, daß sie sich zu einer guten und gesunden Stadt entwickeln möchte, mit einer modernen Hafenanlage, guten Verkehrseinrichtungen, gutangeordneten Industrievierteln und zuletzt mit guten Häusern mit Gärten.

Wir bitten, unsere Pläne mit Schonung zu beurteilen, indem wir sie ständig weiter zu verbessern suchen, und wo die alten Gesetze sich hinderlich entgegenstellen, versuchen wir auch diese umzuformen, eine Arbeit, die natürlich nicht so schnell gehen kann. Die Stadtplanarbeiten sind vom Verfasser im Laufe der letzten sieben Jahre ausgeführt, die Bebauung in den letzten drei Jahren.

CHRONIK.

DAS DEUTSCHE BAUPROGRAMM 1921 bis 1924. Architekt Heinrich Kaufmann, Berlin, gibt mit Ingenieur Fiebig, Dresden, als Mitarbeiter im Industriebeamtenverlag, Berlin, eine Broschüre heraus in der neue Vorschläge zur Beseitigung der Wohnungsnot unterbreitet werden. Mit Recht weist die Schrift darauf hin, daß das bisherige System der sogenannten Baukostenzuschüsse sich als vollkommen unzulänglich erwiesen hat. In Deutschland dürften heute etwa 840000 Wohnungen fehlen; wird der Neubedarf an Wohnungen auf jährlich 160000 angenommen, so müßten innerhalb der 4 Jahre 1480000 neue Wohnungen erbaut werden.

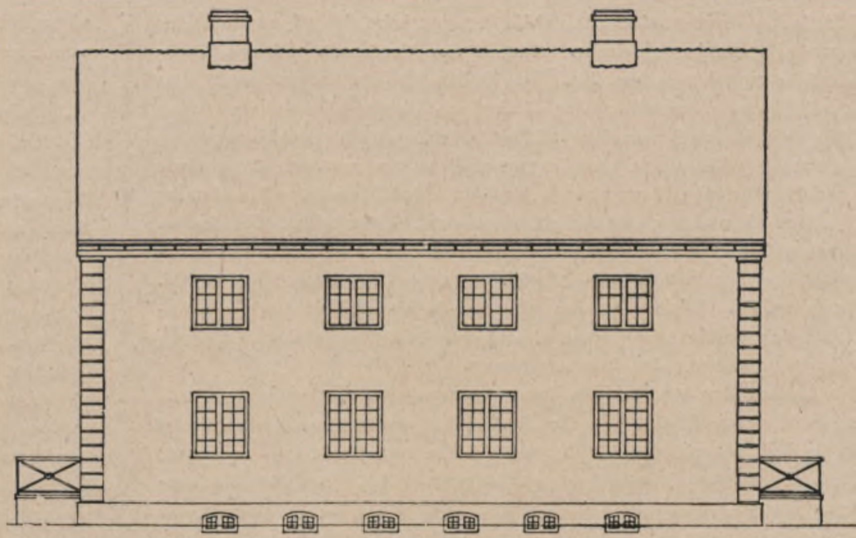


Abb. 48.

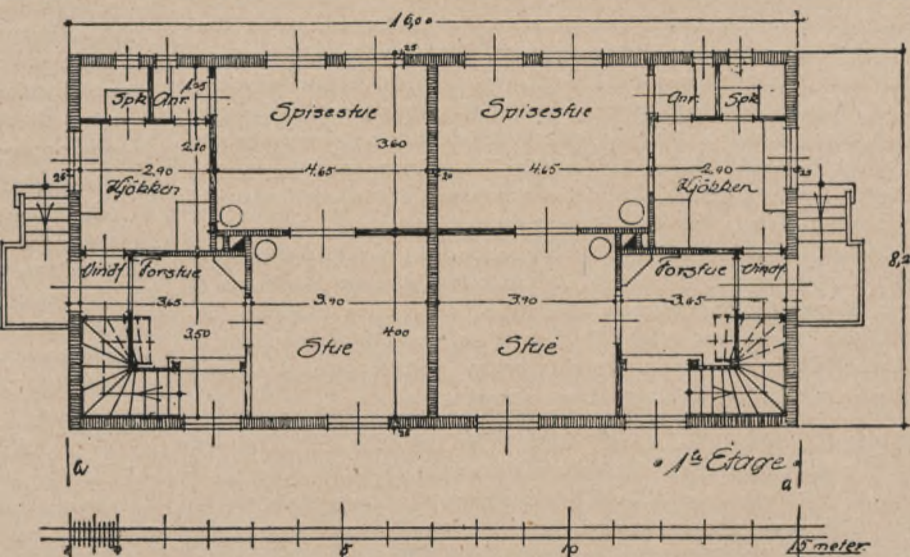


Abb. 49.

Abb. 48 und 49. Siedlung Lillegaarden. Doppelwohnhaus aus Zementhohlsteinen.

Abb. 50.



Abb. 50. Städtische Fabrik zur Herstellung von preiswerten Typenhäusern. Blick in das Lagergebäude.

Für die zu errichtenden neuen Wohnungen wird im allgemeinen der Flachbau in Vorschlag gebracht. Nur in der Großstadt soll das 6—8-Familienhaus zugelassen werden. Im fünften Kapitel folgen dann eine eingehende Berechnung über den Bedarf an Baumaterialien und neue Vorschläge für deren Beschaffung. Hierfür schlägt Kaufmann Enteignung der notwendigen Ziegeleien und Zementfabriken vor und Schaffung einer gemeinwirtschaftlichen Form etwa in der Art eines Zwangssyndikats unter weitgehender Mitwirkung der Arbeitnehmer und Verbraucher. Kaufmann berechnet, daß sich bei rationeller Ausnutzung aller Fabrikationsmöglichkeiten der Ziegelpreis von 300—360 M. für 1000 Ziegelsteine auf 165 M. herabsenken läßt. Weiter werden eingehende Vorschläge über die Organisation des Baubetriebs gemacht, und dann folgt wohl der wichtigste Teil: die Finanzierung des Bauprogramms.

Die Kosten des vierjährigen Bauprogramms werden auf etwa 118 Milliarden M. veranschlagt. Für die Beschaffung dieser gewaltigen Summe wird eine Reichsbauanleihe als Zwangsanleihe vorgeschlagen, und zwar soll diese einmal bestehen aus einer Bargeldanleihe, aus der die notwendigen Löhne gezahlt werden, und dann aus einer Naturalanleihe, die in der zwangsweisen Übernahme von Bauland, Materialien, Geräten, Transportmitteln, Betrieben usw. in dem für das Bauprogramm notwendigen Umfang besteht. Zu beachten ist, daß als Gegenwert der Mietwert der Wohnungen zur Verfügung steht, der nach Durchführung des Programms jährlich über 1 Milliarde M. beträgt. Das ergibt allerdings nur 1% Verzinsung; dazu würden aber die Ersparnisse an Arbeitslosenunterstützung kommen, für die 1920 etwa 1 Milliarde aufgewandt wurde, weiter die Steuerzahlungen der jetzigen Unterstützungsempfänger, und schließlich, meint Kaufmann, wird die Gesamtheit des Volkes Lasten auf sich nehmen müssen, um dem Wohnungselend zu steuern.

Dieses Bauprogramm enthält sicher manches, was die beteiligten Kreise der Beachtung wert halten dürften, nötig wäre nur, daß man es seines allzu großen Radikalismus entkleidete. Denn mit dem Zwang, auf den es sich in sehr wesentlichen Punkten stützt, ist vielleicht eine Lösung zu finden, sicher aber keine, die nicht weiten Volksschichten als höchst beunruhigend und als bekämpfenswert erscheinen würde.

WÄRMEWIRTSCHAFT UND WOHNUNGSBAU. Der preußische Minister für Volkswohlfahrt hat „Richtlinien zur Förderung der Wärmewirtschaft beim Wohnungsbau" herausgegeben, die im Einvernehmen mit den zuständigen Behörden und Fachverbänden ausgearbeitet sind. Die Richtlinien erstrecken sich sowohl auf Fragen der Wohnungsherstellung als der Wohnungsbenutzung. Sie heben die technischen Bedingungen hervor, die im Interesse der Wärmewirtschaft beim Aufbau des Wohnhauses, bei der Gestaltung des Grundrisses, bei der Anordnung der Gebäude auf dem Grundstück zu beachten sind. Tür- und Fensteröffnungen sowie Geschoßhöhen sind danach aus wärmetechnischen Gründen auf Mindestmaße zu beschränken.

BAU VON BUREAUHÄUSERN IN DÜSSELDORF. Die Stadt Düsseldorf hat für den Bau von Bureauhäusern den Betrag von 40 Mill. M. bewilligt. Die bauliche Ausführung der Pläne soll einer zu gründenden Bureauhausgesellschaft m. b. H. übertragen werden, damit die Arbeiten aus dem bureaukratischen Rahmen herausgenommen, schnell und wirksam vonstatten gehen. An dem Gesellschaftskapital von 100000 M. wird die Stadt sich mit der Summe von 99000 M. beteiligen um sich bei der Ausführung einen bestimmenden Einfluß zu sichern.

DER BUND DEUTSCHER ARCHITEKTEN, die Einheitsorganisation der frei schaffenden Baukünstler Deutschlands, besichtigte dieser Tage die Siedlung Brandenburger Vorstadt in Potsdam. Die Siedlung ist von der Stadtverwaltung ausgeführt; bis heute sind etwa 70 Häuser fertiggestellt. Mit dem Entwurf und der künstlerischen Leitung der Siedlung wurde der Architekt Heinrich Kaiser beauftragt. Ein besonderes Verdienst des Stadtbaurates Dreves ist es, daß er auf die Vorschläge Kaisers, soweit sie wirtschaftlich durchführbar waren, rückhaltlos einging und dem Künstler keine bureaukratischen Fesseln anlegte. Es ist nicht leicht, in Potsdam eine Anlage dieser Art zu bauen. Die preußischen Könige des 18. Jahrhunderts haben dort Siedlungen ausgeführt, die zusammen das von der ganzen Welt bewunderte Stadtbild ergeben. In diesen vorhandenen Rahmen galt es, eine moderne Siedlung einzupassen. Die Baukünstler, welche die Siedlung besichtigten, waren von dem bisher Geschaffenen sehr befriedigt.

DAS WEIMARER STAATLICHE BAUHAUS erhält jetzt ein württembergisches Gegenstück in der Ludwigsburger Werkstätte, die dort der junge E. T. Bälz, Architekt und Bildhauer ins Leben ruft. Seine Mitarbeiter sind vorläufig: Architekt Ballin, die Bildhauer Dauner und Schwab, der Maler Albrecht Müller, für Leder-, Batik- und Papierarbeiten Frl. Ortlieb und Woltereck. Ferner werden selbständige Abteilungen geschaffen für Holz-, Leder-, Stoff-, Färberei-, Malerei- und Lackiererarbeiten, jede als eigene G. m. b. H., an deren Gewinn auch die künstlerischen Mitarbeiter beteiligt sind. Wie bei Gropius steht auch hier die Grundlage des Werkmäßigen als unerläßlich für jedes künstlerische Schaffen vor Augen. Die Abteilungen erhalten in ihrer Vereinigung demnächst auch eine Werkstattschule angegliedert. Die Werkstätten selbst richten sich jetzt die Stallungen einer ehemaligen Kavalleriekaserne für ihre Zwecke ein. Das Ausstellungslokal ist in einem der schönen alten Häuser am Ludwigsburger Marktplatz.

EIN KULTBAU PETER BEHRENS'. Für die Sondergruppe religiöser Kunst auf der deutschen Gewerbeschau München 1922 wird die Errichtung eines Kultbaues unter der künstlerischen Leitung von Peter Behrens geplant. Darin soll an Einzelstücken vor allem das erscheinen, was für die Raumwirkung förderlich sein kann. Geeignete Kunstwerke sollen vor ihrer Verbringung an den Bestimmungsort der Gewerbeschau als Ausstellungsgegenstände zu diesem Zwecke überlassen werden.

EIN PREISAUSSCHREIBEN FÜR NEUZEITLICHE BAUWEISE erläßt die rein gemeinnützige Gesellschaft „Die Gemeinschaft der Freunde", nicht zu verwechseln mit der Quäker-Gesellschaft. An dem Preisausschreiben können sich Architekten, Bauleiter und wer will beteiligen, auch Firmen, die Einrichtungen für Wohnungsbau erzeugen. Die Bedingungen zum Preisausschreiben werden von der Hauptgeschäftsstelle der Gemeinschaft der Freunde in Heilbronn versandt. Vorläufig sind Preise von insgesamt 10000 M. ausgesetzt, jedoch ist deren beträchtliche Erhöhung noch vorgesehen. Der erste Preis wird mindestens 5000 M. betragen.

WETTBEWERB FÜR DEN NEUEN ISRAELITISCHEN FRIEDHOF. Dieser Tage wurde der engere Wettbewerb, den die israelitische Gemeinde zur Erlangung von Entwürfen für ihren neuen Friedhof an der Friedberger Warte bei Preungesheim unter sechs Frankfurter Architekten ausgeschrieben hatte, entschieden. Es wurden drei gleiche Preise an die Architekten Paul Paraviint, Franz Röckle und Max Seckbach verteilt.

DER PLAN EINES DEUTSCHEN ARCHITEKTURMUSEUMS. An vielen Stellen in Deutschland sind bedeutsame Ansätze und Materialien für ein deutsches Architekturmuseum vorhanden. Sie zusammenzufassen und zu einem systematischen Ganzen zu verschmelzen, schlägt jetzt Dr. Otto Höver in der Zeitschrift „Museumskunde" vor. Er wünscht ein Zentralinstitut zur Veranschaulichung der Weltarchitektur für eine breiteste Allgemeinheit, der hier die wesenhaften Grundzüge der Baukunst vorgeführt werden und die Erkenntnis nahegebracht werden soll, daß die Architektur der eigentliche Kern des künstlerischen Schaffens ist. Die Stücke, ein solches Museum, dessen Aufbau Höver im einzelnen darlegt, zu füllen, wären gewiß zu beschaffen, für die Unterbringung fände sich gewiß ein altes Kasernement — in München war ja ein Teil des deutschen Museums jahrzehntelang in der alten schweren Reiterkaserne ganz respektabel installiert. Höver denkt an München oder Berlin, wo ja die Ornamentssammlung des Kunstgewerbemuseums, des Beuth-Schinkel-Museums und die anderen Sammlungen der Technischen Hochschule, die Staatliche Lichtbildstelle, die fraglichen Materialien enthalten. Er denkt aber auch an die Bauten, die Filmgesellschaften im märkischen Sande und in der Umgegend Münchens errichten, die orientalischen Städte, das Prag von Poelzig usw. Wie wäre es nun, wenn in ähnlicher Weise einmal die Hagia Sophia aus Rabitzwänden und dergleichen in Originalgröße und räumlicher Ganzheit, nicht bloß als kulissenhafte Vedute nach Art der Potemkinschen Dörfer aufgerichtet würde. Das ist gewiß kostspielig, aber für die Konzession, daß ein Filmkonzern Aufnahmen im Inneren dieser Pseudo-Hagia-Sophia machen darf, würden sicher die nötigen Gelder von den Filmfinanziers zur Verfügung gestellt. Vielleicht bietet sich hier ein Weg, den guten Zweck zu erreichen.

Verantwortlich für die Schriftleitung: H. de Fries, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 31. — Inseratenannahme Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W, Markgrafenstr. 31. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H. & Co., Wittenberg.

JAHRG. XVIII 1921 HEFT 7/8

DER STÄDTEBAU

MONATSHEFTE FÜR STÄDTEBAU UND SIEDLUNGSWESEN

HERAUSGEBER H. DE FRIES, BERLIN

GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE UND CAMILLO SITTE :: VERLAG VON ERNST WASMUTH A.-G., BERLIN W8

ERSCHLIESSUNG DES INNEREN RAYONS DER STADT KÖLN.

Von Prof. Dr.-Ing. FRITZ SCHUMACHER, Köln. Hierzu die Tafeln 33—36.

In diesen Blättern ist von der Gestaltung des Kölner inneren Rayons schon viel die Rede gewesen. Die Ausführungen von Prof. Bonatz in Heft Nr. 5/6 und von Prof. Jansen in Heft Nr. 11/12 (Jahrgang XVII) wandten sich gegen das Projekt, das die Stadt Köln seinerzeit für die tatsächliche Ausführung ausgewählt hat.

Obgleich in der hier heute vorgelegten Weiterbearbeitung dieses meines Projektes (Tafel 33/34) viele wichtige Punkte eine neue Fassung erhalten haben, sind die Wesenszüge doch die gleichen geblieben, so daß es sich empfehlen dürfte, zunächst ein Wort über die hauptsächlichsten Dinge zu sagen, die in den gegnerischen Äußerungen als grundsätzliche Gegensätze hervorgetreten sind. Denn je nachdem, ob man jene grundsätzlichen Gedanken bejaht oder verneint, kann man dem gesamten Projekte nur bejahend oder verneinend gegenüberstehen.

Die eine dieser Hauptfragen ist die Behandlung der Kanalstraße und der Dürener Straße. Jansen hat seinen Entwurf aufgebaut auf dem Gedanken der Fortlassung der bereits angelegten Kanalstraße als Fahrstraße und der Unterdrückung der Dürener Straße.

Er sieht in dieser Maßnahme, mit der sein gesamter Entwurf steht oder fällt, den Kern aller Fragen. Bonatz hat ebenso wie ich die Kanalstraße beibehalten und die Dürener Straße gemäß meinem Vorschlag in die Jülicher Straße überführt.

Neuerdings ist im „Zentralblatt der Bauverwaltung" diesen beiden Möglichkeiten gegenüber noch eine dritte hervorgehoben (Dr.-Ing. Weishaupt in Nr. 16, Jahrgang 1921). Sie geht dahin, die Kanalstraße zwischen Luxemburger Straße und der vorhandenen Unterführung am Gleisdreieck, die „Großkreuz" genannt wird (C A B der Abb. 51) für entbehrlich zu halten, sie aber als Verlängerung der Lukasstraße durch das Großkreuz bis zum Rhein (im letzten Teil überführt zum Neußerwall) für höchst wichtig zu bezeichnen. (D B E F). Das letztere ist unzweifelhaft richtig. Das Verkehrsbedürfnis zwischen Ehrenfeld, dem südlichen Nippes und dem südlichen Riehl kann nur so befriedigt werden. Zieht man zudem die Tatsache in Betracht, daß bei F einstmals eine Rheinbrücke entstehen soll, so wird niemand, der Kölner Verhältnisse kennt, darüber zweifelhaft sein, daß der Zug D B E F einer der wichtigen Verkehrszüge der Stadt wird. Man wird die Absicht Jansens, den Verkehr durch das Großkreuz hindurch völlig aufzuheben, nicht begreifen.

Ich glaube deshalb, mich in der Tat auf die Frage beschränken zu können, ob die Kanalstraße zwischen Aachener Straße und Großkreuz einerseits (A B) und zwischen der Aachener und Luxemburger Straße andererseits (A C) verschwinden kann.

Ich zerlege die Frage mit Absicht in diese beiden Unterfragen, denn nur so ist sie richtig gestellt. Die Gegend an der Aachener Straße wird nicht eine Wohngegend, sondern ein großes neues Geschäftszentrum Kölns werden. Eines der dringendsten Bedürfnisse der unerträglich eingeengten Stadt führt unausbleiblich dazu. Diese Überzeugung ist die eigentliche Ursache zu dem grundsätzlichen Gegensatz zwischen Jansens und meinem Projekt. Neuerdings wird der Gedanke dieses Geschäftszentrums, das den Ausgangspunkt meines Projektes bildete, noch wesentlich gesteigert und als Forderung festgelegt durch die Tatsache, daß an dieser Stelle ein großer neuer Bahnhof (Bonatz hat ihn

bereits berücksichtigt) geplant wird, der einstmals die so nötige Entlastung des Hauptbahnhofs bewirken soll.

Es ist deshalb völlig irreführend, das Problem der Kanalstraße innerhalb des Rayons etwa als Ringstraßenproblem zu behandeln. Die in Frage stehenden Stücke der Kanalstraße A B und A C sind kaum gebogen, sondern funktionieren als nahezu gerade Verbindungen zwischen den genannten Punkten. Es handelt sich in Wahrheit darum, ob es nötig ist, von diesem Verkehrszentrum der Bahnhofsgegend aus einen Verbindungsarm zur Luxemburger Straße und der vorhandenen Bahnunterführung am Eifeltor und einen Verbindungsarm zur Lukasstraße und der vorhandenen Bahnunterführung am Großkreuz zu schaffen.

Vergegenwärtigt man sich, wie die Bahnstränge die Kernstadt Kölns wie mit einem starken Wall von der neuen Rayonstadt abschnüren, so wird man die Wichtigkeit dieser beiden südlichsten und nördlichsten Durchbrechungspunkte dieses Walles einsehen. Man kann den ganzen Verkehr aus dem Hinterlande der Eifeltor-Unterführung (Zollstock) zum neuen Bahnhofsviertel nicht radial in die Kernstadt und damit ins Innere der großen Barriere leiten, welche der Eisenbahngürtel um die untere Grenze des Rayongebietes legt, um ihn dann aus dieser Hürde auf Umwegen zum Aachener Tor wieder herauszuführen. Er muß den unmittelbaren Weg C A zur Verfügung haben. Ja, es wird die weitere Aufgabe der Stadt sein, die Fortsetzung der Kanalstraße so zu leiten, daß eine diagonale Entlastungslinie der Kernstadt für den aus der Richtung Marienberg-Bonnerstraße hierher bestimmten Verkehr eintritt.

Ähnliches läßt sich vom Arm. A B der Kanalstraße sagen. Es handelt sich nicht etwa um den Ringstraßen-Gesichtspunkt, wie man von A zur neuen Rheinbrücke bei F gelangt, — aber wichtig ist beispielsweise die Frage, wie das neue Geschäftszentrum mit dem südlichen Teil des Stadtteils Nippes in gute Verbindung kommt. Fehlt die Kanalstraße, so zwingt man unpraktischer- und gefährlicherweise wesentliche Verkehrsströme immer wieder in die überfüllte Kernstadt, statt alles, was nicht notwendig in sie herein muß, aus ihr fernzuhalten. Weder der schmale und unterbrochene Zug der bereits ausgebauten Piusstraße, noch der umständliche Zug am Bahnkörper entlang (man beachte die Endkurve) kann sie genügend entlasten. Mit einem Worte, wer sich klar macht, daß bei A eine Geschäftsstadt entsteht, und daß sich bei B und bei C der südlichste und nördlichste Auslaß aus der großen Ringmauer befindet, mit welcher die Bahn Köln zerschneidet, wird die natürliche Verbindung, welche die Kanalstraße zwischen diesen Knotenpunkten bildet, schwerlich für entbehrbar halten.

Die eingehende Beschäftigung mit dem Problem des Kölner Verkehrs hat mich zu der Überzeugung geführt, daß die Kanalstraße, soweit sie im Umlegungsgebiet liegt, eine größere Bedeutung hat, als ich ursprünglich annahm. Ich habe das bei ihrer Ausbildung berücksichtigt und mich dabei gefreut, daß ich es tun konnte, ohne die Grünanlagen durch diese Verkehrsader in ihrer Ruhe und Abgeschlossenheit zu gefährden. Die vorsichtige Trennung dieser dem Verkehr nicht entziehbaren Ader von dem Grüngürtel ist eins der grundlegenden Motive meiner Gestaltung.

Und wie liegt es mit der Dürener Straße? Jansen hatte sie ursprünglich in die Aachener Straße überführt und so den ganzen Schwall des immer mehr anwachsenden Verkehrs dieser Straße erster Ordnung der überlastetsten Ader Kölns (Mittelstraße) zugemutet. Neuerdings will er ihn durch die (gegenwärtig zu enge) Hans-Sachs-Straße ganz in die Lindenstraße ableiten.

Jansen hat inzwischen wohl erkannt, daß der Versuch dieser Ableitung praktisch nie funktionieren würde, solange die Dürener Straße einen Ablauf in die Aachener Straße behält, und er hat deshalb in seinem nachträglichen Entwurf die Dürener Straße weit außerhalb des Umlegungsgebiets in eine schmale Nebenstraße umgewandelt und dann ganz aufgehoben. Abgesehen davon, daß diese Umwandlung einer voll ausgebildeten und ausgebauten Verkehrsstraße ersten Ranges praktisch wohl kaum durchführbar sein dürfte, würde dadurch das neue Geschäftszentrum einer seiner wichtigsten Lebensadern beraubt. Ein neuer Bahnhof am Aachener Tor macht diese künstliche Unterdrückung vollends undenkbar. Wenn Jansens Straßenpolitik durchgeführt wird, würde der Bahnhof verkehrstechnisch wie in der Einöde liegen.

Wer Jansens Plan nicht zustimmt, tut das nicht, weil ihm seine schönen Grünanlagen nicht gefallen, sondern weil diese auf Verkehrsunterbindungen beruhen, die er bei näherem Studium für unmöglich hält.

Die Freude an diesen Grünanlagen wird aber außerdem wesentlich verringert, wenn man sich klar macht, daß der vom Gesetz geforderte Wertausgleich der großen Umlegung, auf der diese Rayonplanung ja beruht, es infolge der geringen Bebauung, die Jansen erzielt, nötig macht, einen sehr großen Teil aller Bauten in die Bauklasse, die vier Geschosse mit ausgebautem Dach vorsieht, zu versetzen. (Bei der Beurteilung ergab die Berechnung 53% I. Bauklasse im Jansen'schen gegen 21% in meinem Projekt). Wer Jansens verlockenden Plan ansieht, wird sich dabei schwerlich die vielen hohen Etagenhäuser vorstellen, die als Folge seiner Planung unvermeidlich sind, und die meist ihre Rückseite den Grünanlagen zuwenden.

In dieser Frage des Wertausgleichs bei der Umlegung (auf die ich noch zurückkomme), liegt in vieler Hinsicht der Kern des durchaus nicht für ideale Gestaltung freien, sondern wirtschaftlich ganz eng gebundenen Problems, das es bei der Planung zu lösen galt.

Was endlich die in Jansens neuem Vorschlag vorgesehene, bestechende 15o m breite Grünverbindung vom Aachener Tor zum Stadtwald anbetrifft, so setzt sie die Niederlegung einer ganzen Reihe kostbarer Villen und des Hauptbaues einer großen Klosteranlage voraus. Leider ist derjenige, der auf die wirtschaftliche Durchführbarkeit seiner Pläne rechnen muß, nicht in der Lage, solche Vorschläge machen zu können.

In der Auffassung der beiden Grundfragen der Sfraßenpolitik, die zugleich Grundfragen der Gliederung des Planes sind, hat Prof. Bonatz sich mit seinem Projekte mir angeschlossen. Er verbindet diese Übereinstimmung aber mit einer völlig anderen Grünpolitik. Diese läuft darauf hinaus, eine möglichst zusammenhängende Grünfläche zu schaffen, die sich als geschlossener Gürtel von ca. 25o m Breite zwischen die jetzige Stadt und den Kranz der sog. Vororte legt. Der neue große Bahnhof liegt unmittelbar an diesem trennenden Gürtel. Die Geschäftsstadt, die er hervorrufen wird, kann sich nur streifenförmig hinter dem Walle des Gleiskörpers der Bahn entlang entfalten. Anstatt von einem Geschäftszentrum wird man von einem

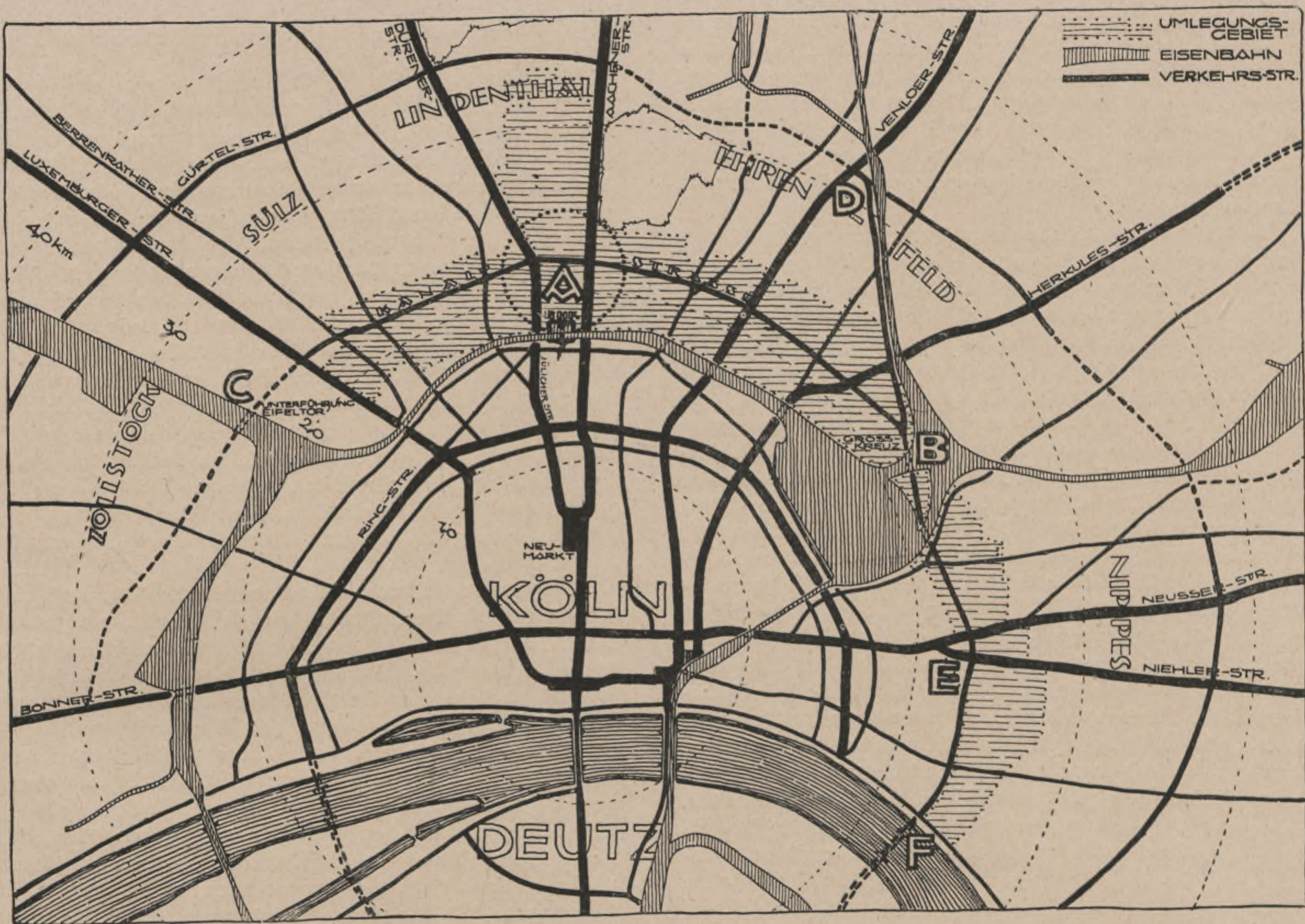


Abb. 51.

Geschäfts streifen reden müssen. Nicht nur hier, sondern auch bei allen Ausfallstraßen, die sämtlich Geschäftsstraßen sind, wird sich diese Zerreißung praktisch schwer fühlbar machen. Es liegt nicht im Interesse der Kölner Entwicklung, die Kernstadt und die Vororte scharf voneinander zu trennen.

Daneben aber taucht der Zweifel auf, ob die Wirkung, die der eigentliche Zug der Grünanlagen dem Beschauer des kleinen Übersichtsplanes durch seine graphische Klarheit suggeriert, in der Wirklichkeit vorteilhaft zur Geltung kommt. Daß die Wirkungen des Wiener Gürtels, der fast doppelt so breit ist, in keinerlei Weise erreicht wird, ist wohl klar, und das ist in gewisser Weise auch gut. Denn die alten Stadtmassen, auf die man blickt, würden (im Gegensatz zum Wiener Bilde) von unerfreulichstem Gepräge sein. Die Wirkung wird auch nicht etwa die eines Stromes und seiner Ufer sein. Denn statt freier Wasserflächen treten hier die Bepflanzungen, die der breite Streifen doch nicht missen kann, den Blick abfangend, in die Erscheinung.

Die Frage wird also die sein, ob die Elemente der langgestreckten Straßenzeilen, der relativ kleinen Bäume und der dazwischen gestreuten öffentlichen Gebäude das Bild harmonisch beherrschen. Die Art, wie Bonatz zwei Kirchen in seinen Plan stellt, läßt uns beherrschende Wirkungen erwarten, aber diese Kirchen sind 150 m und 125 m lang (Kölner Dom 136 m). Die Bauten sind für den Raum, an dem sie liegen, mit ganz richtigem Gefühl proportioniert, aber da hier schwerlich zwei neue Kölner Dome entstehen werden, fragt es sich, ob dieser Raum nicht zerfließen wird, ohne doch den Eindruck eines freien Naturstreifens zu erreichen. Dafür ist er wieder nicht breit genug.

Wir stoßen auf eine grundsätzliche Frage. Man kann im Körper einer Stadt Grünanlagen dazu benutzen, um Architektonisches zu zertrennen, oder um es zu binden. Beide Funktionen werden nötig sein, je nachdem wie die Grünanlagen zum Stadtkörper liegen. Niemand wird beispielsweise darüber im Zweifel sein, daß der äußere Rayon Kölns nur als trennendes und auflösendes Grünelement ausgebildet werden darf. Ebenso unzweifelhaft ist es mir aber, daß der Grünstreifen, des inneren Rayons die Funktion des Bindens der hier sich begegnenden architektonischen Erscheinungen zu erfüllen hat. Er muß sie durch die Art seiner Ausbildung in Beziehung zueinander bringen und muß durch diese Beziehungen, die zu räumlichen Wirkungen führen, das Wesen der hier entstehenden Eindrücke steigern.

Von dieser grundsätzlichen Anschauung ist meine Planung ausgegangen. Teilt man sie, so vermag man den Bonatzschen Gedanken, so sehr man ihn in seiner konsequenten Durchführung als Leistung schätzen mag, nicht zu bejahen.

Bei allen diesen aus den Gegenprojekten hervor-

gegangenen Erwägungen — und ich muß mich hier, ohne auf die zahlreichen Einzelfragen einzugehen, auf diese wenigen Andeutungen beschränken —, sind wir stets darauf gestoßen, daß das neue Geschäftszentrum am Aachener Tor die Beurteilung aller weiteren Fragen regelt.

Es ist deshalb billig, daß, wenn ich jetzt von meinem eigenen Entwurfe erklärend spreche, von diesem Punkte ausgegangen wird.

Der neue Entwurf sieht eine Verbreiterung des Bahnkörpers, der sich am Umlegungsgebiete entlangzieht, um vier neue Gleise vor. Damit ist die äußere Vorbedingung gegeben zur Anlage eines neuen Bahnhofes, der einesteils nötig ist, um den Bewohnern dieser neu entstehenden Stadt die nötige Bewegungsmöglichkeit zu schaffen, andernteils um dem immer dringenderen Problem der Entlastung des Hauptbahnhofes den Anhaltspunkt zur Lösung zu geben. Es ist versucht, das Geschäftsviertel, das sich an den Bahnhof naturgemäß schließt, so zu lösen, daß es sich in den Zug der Grünanlagen, der sich durch das ganze Gebiet zieht, harmonisch einfügt. Dazu soll vor allem das große Wasserbecken dienen, das auf zwei Seiten von Bauten umsäumt wird, während die beiden anderen sich in baumbesetzte Terrassen auflösen, an denen kleine Kaffees liegen. Hamburgs Binnenalster zeigt, wie das Motiv solchen Wasserbeckens dazu benutzt werden kann, um den Menschen mitten in einer Geschäftsgegend den Eindruck der Erholungsstätte zu wahren. Einzelne Punkte der anschließenden Baugruppen sind zu gesteigerter Höhenentwicklung hervorgehoben, was hier sowohl aus ästhetischen wie aus praktischen Gründen als gerechtfertigt erscheint (siehe Tafel 35).

Bei der detaillierten Durchbildung des grünen Ringes, die in Gemeinschaft mit Herrn Gartendirektor Encke erfolgte, war das Ziel, Promenade und nutzbare Grünflächen miteinander zu vereinen. Außer Sportplätzen, Spielplätzen, Mütterplätzen und Volkswiesen sind auch Musterkolonien von Pachtgärten den Anlagen eingefügt, durch die Fußwege hindurchführen. Nahe dem zum Park umgebildeten Fort X ist der Anzuchtsgarten des benachbarten botanischen Gartens in die Grünflächen gelegt. Hier ist ein neuer Eingang zur Flora vorgesehen, die mit dem Botanischen Garten verbunden ist, so daß ein engerer Zusammenhang entsteht zwischen den verschiedenen Grünanlagen, die sich in diesem Stadtteil befinden. Der Anzuchtsgarten, der von einem Villenkranz umgeben ist, legt sich vor den Damm der künftigen Düsseldorfer Schnellbahn, der hier leider die Anlagen ansteigend durchkreuzen muß, so daß nur an deren äußeren Rändern ein Übergang bzw. eine Unterführung möglich ist. Er dient dazu, den Verkehr in den Grünanlagen unvermerkt an die Punkte zu lenken, wo er kein Hindernis findet. Besonderer Wert ist bei der Durchbildung der Grünanlagen gelegt auf eine möglichst enge Verbindung mit dem künftigen Melatenpark, der die stärkste Möglichkeit gewährt, den Ringzug auch radial auszuweiten, während die bestehende Bebauung den Ausmaßen des grünen Verbindungszuges mit dem Stadtwald ganz bestimmte enge Grenzen auferlegt, wenn nicht unerschwingliche Entschädigungen entstehen sollen. Es ist versucht, diesem verhältnismäßig schmalen Streifen durch die Einlage eines Wasserzuges stärkere Bedeutung zu geben. Die Erdmassen der verschiedenen Wasserbecken sind dazu benutzt, um im südlichen Teil des Gebietes erhöhte Terrassen zu schaffen, die sich um die großen Spielplätze legen. Das ergibt zugleich Gelegenheit, kleine intimere Anlagen in den Promenadenzug einzufügen.

Für die Art, wie die Grünanlagen mit den Wohnquartieren in Verbindung gebracht sind, ist es wichtig, sich die gesetzlichen Bestimmungen zu vergegenwärtigen, welche die Grundlage des ganzen Planes bilden. Es handelt sich nicht um einen neuen Bebauungsplan, der dem Gestaltenden freie Hand läßt, sondern um den Ersatz eines bestehenden Bebauungsplanes, der ihn äußerlich und innerlich ganz bestimmten Bedingungen unterwirft. Wohl kann er durch das von der Stadt Köln erwirkte Spezialgesetz für die Umlegung statt der bisher erlaubten 35 % bei der neuen Planung 50 % des Grund und Bodens, der in den Händen vieler Hunderte kleiner Besitzer zersplittert ist, für öffentliche Freiflächen benutzen, aber das darf er nicht etwa gratis. Er muß nach dem Gesetze dafür sorgen, daß das um 15 % kleinere Grundstück im neuen Plan genau den gleichen Wert besitzt, wie das frühere um 15 % größere, und er ist verpflichtet, diese Wertsteigerung einer unparteiischen Urteilsinstanz, der Umlegungskommission, zu beweisen.

Die Überlegungen, wie das zu machen ist, sind maßgebend für die Durchführbarkeit des Planes; sie sind das Eigentümliche und das ungewöhnlich Schwierige der vorliegenden Aufgabe. Diese Wertsteigerung muß sowohl psychologisch wie rechnerisch begründet werden können.

Unter den psychologischen Begründungen ist das Verhältnis der Wohnungen zu den Grünflächen (deren Kosten auf sämtliche Grundbesitzer des Rayons verteilt werden) das wichtigste. Es würde sehr schwer möglich sein, unter den gegebenen Bedingungen einen Plan praktisch durchzuführen, bei dem die Grünanlagen verhältnismäßig wenigen Anliegern zugute kommen. Man muß dafür sorgen, daß ihr Segen möglichst überall in irgendwelcher Weise hinwirkt. Das erklärt viele Eigentümlichkeiten meines Planes.

Für die rechnerische Begründung kommen natürlich die verschiedensten Momente in Betracht. Die wichtigsten liegen in der wirtschaftlichen Anlage der Straßen, dem Zuschnitt der Blöcke und der Bemessung der Bauklassen.

Ich brauche nicht zu sagen, daß versucht ist, das Gebiet mit möglichst geringem Straßenaufwand zu erschließen. Die Führung der Radialstraßen ist vereinfacht, die Wohnstraßen erhalten bescheidene Profile, Wohnhöfe werden vielfach eingeführt.

Ebenso wichtig ist, daß in möglichst weitem Maße die für Wohnungen bestimmten Blöcke so zugeschnitten sind, daß eine hygienisch einwandfreie streifenförmige Randbebauung die in diesem Gebiet erlaubten 50 % der Ausnutzung des Grund und Bodens auch wirklich gewährleistet. Wohl kann man natürlich beliebig breite Blöcke machen, aber man muß sich klar sein, daß man das infolge der Forderung des Wertausgleichs teuer erkaufen muß. Denn überschreitet man die Größe des auf 50 % Ausnutzung zugeschnittenen Blocks, so würden entweder verzerrte Grundrisse entstehen, um die Ausnutzung zu erreichen oder die Mieten würden steigen, wenn dies durch hintere Baulinien unterbunden ist, so daß die Hoffnung, in diesem Gebiete Kleinwohnungen für die breite Bevölkerung zu erhalten, immer mehr hinfällig würde. Oder aber man muß, um den Wertausgleich zu erreichen, die Höhe der Häuser steigern. Um diese Gefahren zu vermeiden, und doch breite

Blöcke zu erzielen, ist an geeigneten Stellen ein Pachtgartenstreifen, der in öffentlicher Hand verbleibt, in die Blöcke eingeschoben; er verteuert den Bauplatz nicht und gibt doch größere Weite (Tafel 36).

Wo dies nicht durchführbar war, ist in der Regel der Block zur besseren Durchlüftung aufgeschlitzt. Um dadurch nicht unnötigen Straßenaufwand zu treiben, ist diese Aufschlitzung nicht bis zur Gartengleiche heruntergeführt, sondern eingeschossige, flache Trakte für Läden und Werkstätten schließen den Schlitz unten ab. (Abb. 52.)

Selbstverständlich sind nicht alle Blöcke auf solche wirtschaftliche Normgestaltung gebracht, sondern auch größere Bildungen geben Raum für unvorhergesehene Möglichkeiten. Sie sind so durchgearbeitet, daß auch bei ihnen durch Anlage eines Wohnhofs u. dgl. (die Tafel 36 gibt ein Beispiel) die Ausnutzung der 50% sich ermöglichen läßt. Wird dieser Weg nicht gegangen, sondern größere Innenflächen vorgezogen, so sorgt eine Bestimmung dafür, daß Zwei-Zimmer-Wohnungen nicht tiefer als 11 m, Drei- bis Fünf-Zimmer-Wohnungen nicht tiefer als 12,50 m, und noch größere Wohnungen nicht tiefer als 14 m im Reihenhaus gebaut werden dürfen.

Je wirtschaftlicher Straßen und Blöcke zugeschnitten sind, um so weniger wird man für den geforderten Wertausgleich zum gröbsten Mittel der Werterhöhung, der Steigerung der Höhenausnutzung zu greifen brauchen. Nur an den Fronten der Radialstraßen, die Geschäftsstraßen sein und bleiben werden, und in dem neuen Geschäftszentrum ist die erste Bauklasse (drei Obergeschosse) durchweg eingeführt, im übrigen herrscht außer einigen Gebieten, die in Villencharakter und niedrigere Bauart mit einem Obergeschoß übergehen, die zweite Bauklasse (zwei Obergeschosse) vor. Die Bauklassen sind aber im allgemeinen nicht in der üblichen Art blockweise voneinander getrennt, sondern zu wohlüberlegten Übergängen benutzt, die ein wichtiges Moment in den rhythmischen Absichten der vorbereiteten Bebauung abgeben. An charakteristischen Stellen sind Höhensteigerungen durch Einführung der höheren Bauklasse vorgesehen, ja an einzelnen wenigen Stellen der Geschäftsgegend wird über die normale Höchstgrenze hinausgegangen und zu noch stärkeren Betonungen gegriffen. Wo die Luftverhältnisse keinerlei Grenzen auferlegen, kann es nur als Erlösung von der schematischen Einförmigkeit des Masseneindrucks moderner Bauquartiere wirken, wenn sie an geeigneten Stellen durch stärkere Akzente unterbrochen werden. Daß dies Mittel nur mit größter Zurückhaltung angewandt werden darf, brauche ich kaum zu sagen.

Es ist beabsichtigt, die Massenentwicklung der durch Modellstudien vorbereiteten Bebauung in Form von Vorschriften für Hauptgesims- und Firsthöhen festzustellen. Dieses Studienmaterial soll aber nicht planmäßig durch Beschluß fixiert werden, sondern nur der Bauberatung als Anhalt dienen, um daran stets im Auge zu behalten, wie später reale Bauabsichten sich diesem theoretischen Bilde entweder einfügen können, oder wie sie es umzugestalten zwingen. Nur ein solches theoretisch voll durchgearbeitetes Gesamtbild gewährt den nötigen Überblick über die Gesichtspunkte, die bei der Begutachtung der wirklich eintretenden Bauabsichten wichtig sind. Es muß aber völlig elastisch bleiben, denn für ein solches Gesamtbild gibt es nicht die Forderung einer einzigen zwingenden Form der Verwirklichung, sondern

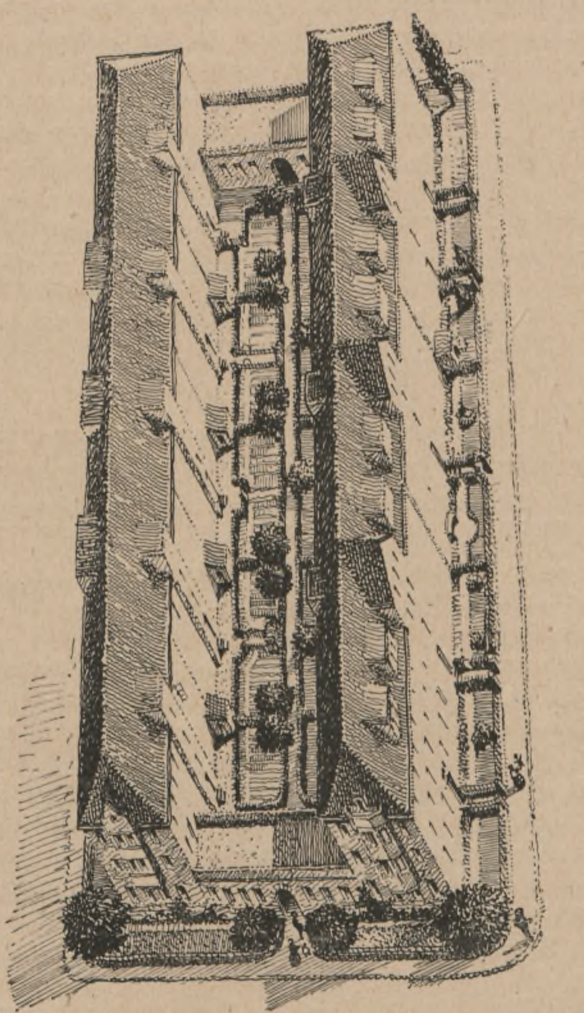


Abb. 52.

nur die Forderung einer bestimmte Beziehungen wahrenden Konsequenz, deren Voraussetzungen beweglich bleiben.

In ähnlichem Geist ist mit den öffentlichen Gebäuden verfahren. Sie sind durchprojektiert, als sollten sie gebaut werden, dann aber ist aus dem Ergebnis eine möglichst einfache und elastische Grundform des Bauplatzes gewonnen, die allein im Fluchtlinienplan gesetzlich festgelegt wird. Eingehende Beratungen ergeben, daß im Umlegungsgebiet für eine große Zahl späterer öffentlicher Bedürfnisse der Bauplatz freigehalten werden muß. Es ist ja der einzige Raum, den Köln auf dieser Seite des Rheines noch für diese Zwecke hat. 13 Volksschulen und 2 höhere Schulen werden hier bei einer Bewohnerzahl von ca. 85000 Menschen nötig. Man muß auf 6 neue katholische und eine protestantische Kirche rechnen. Badeanstalten, Volkshäuser und kleinere Verwaltungsgebäude sind vorgesehen. Für ganz besondere Aufgaben, wie den früher hier geplanten Festsaalbau des Konservatoriums oder den Neubau eines Regierungsgebäudes, sind die Bauplätze so gewählt, daß Grünanlagen an ihre Stelle treten können, wenn sie nicht ausgeführt werden sollten. Der Wunsch, diese Beweglichkeit zu behalten, hat vor allem dazu geführt, einzelne Bauplätze für Monumentalgebäude in die Grünanlagen einzuschieben. Der südliche Abschnitt zwischen Bachemer- und Kerpener-Straße ist so eingerichtet, daß hier später einmal Gebäude für wissenschaftliche Zwecke zu einem Gesamtgebilde vereinigt werden können, wenn einstmals das jetzige Universitätsgebäude für andere Zwecke

Verwendung finden sollte. Alle diese Monumental-Hypothesen haben gegenwärtig keine andere Bedeutung als die, den entsprechend gelegenen Grund und Boden bei der Umlegung für die Stadt zu sichern. Eine zweckmäßige und sorgfältig vorbedachte Verteilung ihres neuen Besitzes ist einer der hauptsächlichsten praktischen Zwecke des Planes.

Daß, um diesen Zweck zu erfüllen, viele große Projekte und mannigfache Versuche gemacht werden müssen, die so aussehen, als ob Köln die gewaltigsten Bauabsichten hätte, darf nicht irreführen. Diese Arbeiten sind unabhängig vom Tempo ihrer Verwirklichung. Mag diese früh oder spät einsetzen, das, was gegenwärtig vom Städtebauer geschaffen werden muß, bleibt davon unberührt. Nicht weniger aber sind diese Arbeiten nötig, damit die unscheinbaren und oftmals kranken Bauvorhaben der Gegenwart, die mit fieberischer Ungeduld auf ihre Verwirklichung in diesem günstig gelegenen Gebiet warten, nicht zu verhängnisvollen Störungen künftiger großer Zusammenhänge werden.

So stehen die Pläne, um die es sich hier handelt, über der Konjunktur des Tages. Sie haben den Zweck, einer mehr oder minder fernen Zukunft die Bahn offenzuhalten.

NORDPARK MÜNCHEN.

Von GEORG DÖRFLINGER, Stadtgärtenoberverwalter, München. Hierzu die Tafeln 37—38.

Lage: Norden der Stadt, gut erreichbar, nicht weit vom Neuen Schwabinger Krankenhaus.

Gelände: nahezu eben.

Bodenverhältnisse: Oberbayrisches Schwemmgelände, Kiesgrund mit schwacher Humusdecke.

Der Park stellt eine städtebauliche Aufgabe, von nicht gewöhnlicher Bedeutung.

Ein grüner Keil, mit der Spitze gegen das Stadtinnere gerichtet, liegt der Park da. Das schmale Ende ist mit einer geschlossenen Baummasse abgebaut. Von hier bis zum Parkhaus ist der Blick freigelegt. Das große Rasenoval ist von niederen Hecken umzogen, hinter denen Kinderspielplätze liegen. In sparsamer Weise sind Staudenrabatten verwendet.

Der Eindruck des Parks soll gänzlich auf den großen Mitteln der Gestaltung stehen, so daß es nicht notwendig ist, seine Benutzung ängstlich zu beschränken. Leitgedanke ist, daß das Erstehende schön und nützlich gleichzeitig sein soll. Wir brauchen Menschen mit gutem Geiste, aber auch gutem Körper.

Die Wegeführung ermöglicht ungehinderten Durchgangsverkehr, ohne die gestaltenden Absichten zu durchkreuzen. An Stellen, an denen starke Benutzung zu erwarten ist, sind geräumige Baumplätze gelegt. In der Querachse liegt der Trinkbrunnen und das Wasserbecken, dieses im Sommer als Watbecken freigegeben.

Sparsame Verwendung von Plastik und Kleinarchitektur, dafür aber gute Sachen, die aus dem Parkgedanken herauswachsen.

Die Erdarbeiten sind den Verhältnissen angepaßt, wie sie vorliegen. Die alten Höhen bleiben annähernd. Nur der große Spielplatz und der Rodelplatz sind tiefer gelegt. Der große Spielplatz um 1 m, der Rodelplatz um 2 m. Dies verursacht keine kostspieligen Erdarbeiten, da Kiesausbeutung vorgesehen ist, wofür die betreffenden Flächen ausreichen. Es wird dann mit Müll auf die vorgesehene Höhe aufgefüllt.

Das Parkhaus ist nicht zu umfangreich geplant, kann aber alle die Räume aufnehmen, die hier wünschenswert sind: Fest- und Versammlungsraum, Erfrischungsraum, Wirtschaftsraum, Wohnung für die Platzaufsicht, im Kellergeschoß Bade- und Umkleideräume. Der gedeckte Gang ist notwendig, um Besucher und Spieler bei plötzlich eintretendem Regen unterzubringen. Unter den Aufgangstreppen sind Geräteräume eingebaut. Der gedeckte Gang dient gleichzeitig als Tribüne bei besonderen Anlässen, wie Sportfesten u. dgl. Hinter dem Parkhaus ist Platz vorgesehen für Wirtschafts- und Turnzwecke.

Die große Spielwiese ist im Winter Eisbahn. Seitlich liegende Rasenflächen können frei benutzt werden.

Für jung und alt, für Geist und Körper ist nach bester Möglichkeit gesorgt. Es soll ein rechter Volkspark werden, in der im Worte liegenden höheren Bedeutung.

Auf die Erdarbeiten für die Baumpflanzung ist großer Wert zu legen. Der Park steht und fällt mit dem Ja oder Nein der Erzielung eines mächtigen Baumbestandes. Eines mächtigen Baumbestandes, der vom Menschengeiste geordnet ist. Dieser wird die Absichten des Parkerbauers zeigen. Das Bauen eines Parkes, wie er sein könnte, ist für den, der nach getaner Arbeit sofortigen Erfolg verlangt, das denkbar undankbarste Geschäft. Häufig, ja meist, tut dem Gartenbauer kein Zahn mehr weh, wenn die geplanten Raumverhältnisse eintreten. Das ist Arbeit auf weite Sicht.

Man darf die Mühe nicht scheuen, aus den ersten Entwürfen ein Weniger zu machen, um ein Mehr zu bekommen. Immer mit Hinblick auf praktische Zwecke, die stets gleichberechtigt sein müssen.

Die Bäume sind nur ausnahmsweise geschnitten, an Plätzen, an denen es darauf ankommt, wie am Wasserbecken. Sonst wird der Eindruck der Ruhe und Geschlossenheit erzielt durch sinngemäße Verwendung der in der Pflanze wirksamen Lebensgesetze. Also Auswahl des Baumes auf geeigneten Wuchs, geringe Ansprüche an Bodenverhältnisse, Widerstandsfähigkeit gegen Krankheiten, Witterungseinflüsse u. dgl.

Ein Park soll ein Werk sein, in dem das Städtebauliche, Architektonische, Gärtnerische und Bildhauerische aus einem Guß besteht. Der städtebauliche Gedanke muß den Ausgangspunkt bilden, da sich nur auf der großen, tragfähigen Grundlage eine Sache organisch ins Einzelne gliedern kann. Ein Park soll Gedanken in die Köpfe seiner Besucher pflanzen.

ÜBER DAS ROMANTISCHE IM STÄDTEBAU.

Von K. RIEMANN-Düsseldorf.

Um es vorweg zu sagen: im modernen Städtebau kann die Romantik im landläufigen Sinne nicht existieren; was etwa bewußt oder unbewußt darin an sie erinnert, ist nicht Romantik, sondern entweder sinngemäße Schönheit, oder unsinnige Spielerei. Vom rein Malerischen oder vom kunsthistorisch Wertvollen ist in diesen Betrachtungen gänzlich abzusehen; denn diese Wertungen sind nur Teile, die vielleicht dem Romantischen als Begriff zugewiesen werden können, was aber nicht unbestritten ist, während der Städtebau in seiner Wirkung ein geschlossenes Kunstwerk sein muß.

Was ist überhaupt Romantik? Es gilt da zunächst scharf zu unterscheiden zwischen dem ursprünglichen Sinn und dem etwas nebelhaften, aber leider stark verbreiteten Begriff, der um so weiter um sich gegriffen hat, als das Verständnis seines eigentlichen Wesens verloren ging. Die Alten, bei deren Nachlassenschaft wir sie suchen oder bewundern, haben sie gewiß nicht gekannt. Was bei ihnen die Zweckmäßigkeit in ihrem Sinne ergab — es war ja das Erstrebte — und das sie mit einer handwerklich vollendeten Kunst zu umkleiden verstanden, wird heute als romantisch betrachtet. Aber dieser Begriff ist falsch, wie er in sich selbst falsch geworden ist, seit er seine Berechtigung verlor.

Denn wenn auch in ihrem Anfang die Romantik als rein ästhetische Bewegung berufen schien auf der Suche nach einer nicht nur verstandesgemäßen Schönheit, zu welcher sich das klassische Schönheitsideal ausgewachsen hatte, neue Wege zu führen und dem gefühlsmäßigen Begreifen des wahrhaft Schönen näherzukommen, so ging dieses wichtige und berechtigte Moment doch sofort verloren, als aus ihr eine Weltanschauung wurde, die auf das Gebiet der Politik hinüberleitete.

Die Herrlichkeit des mittelalterlichen Deutschland strahlte um so verlockender, je härter das fremde Joch auf dem Volke lastete, das in schier unvergänglicher Kraft um so grüner die Hoffnungen aufschießen ließ, je dürrer die Äste waren, die sie trugen. So griff die Vaterlandsliebe zurück in die Zeit, da das deutsche Wesen sich am fruchtbarsten und schönsten entfaltet hatte, und dem getrübten Auge schien alles schön zu sein, das den Stempel des Alten trug, wenn es nur deutsch war.

Wie gesagt: Damit war der an sich guten Bewegung die gesunde Wurzel abgegraben, und was übrig blieb, waren verwilderte Ranken, deren Früchte um so ungenießbarer wurden, je mehr man sich ins Gefühlsmäßige verlor.

Im Städtebau machen sich romantische Bewegungen erst sehr spät bemerkbar, so spät, daß sie schon dadurch ihr vernichtendes Urteil sich selber schreiben. Denn in der eigentlichen Blütezeit der Romantik hat diese sich im Städtebau nicht betätigt. Der Ausbau alter, verfallener Burgen, die Vollendung des Kölner Dombaues, kommen nicht in Betracht, zumal auch die letztere sich gänzlich auf den Dombau beschränkte. Tatsächlich wirkten die klassischen Ideale der Baukunst weiter fort, bis erst, nachdem ein allgemeines Sammelsurium in der Architektur Platz gegriffen hatte, die sogenannte Romantik ihren verhängnisvollen Einfluß im Städtebau geltend zu machen begann.

Und da war es ein klägliches Beginnen. Ursache und Wollen sind zwar rein und um so eher zu loben, als wir in der einen ein Abwenden von dem öden Schematismus des Reißbrettstädtebaues und in dem anderen das Streben nach dem durch Harmonie veredelten Sinn und Zweck sehen, aber man tat zu wenig, wo doch auch ein Zuviel von Schaden gewesen wäre und wo man besser noch bei den alten Formen verharrt hätte, wenn man sich zuerst auf das Studium dessen, was man vorhatte, hätte verlegen wollen. Aber das ist's ja eben, was die Romantik nicht verträgt: das Seziermesser des klaren Forschens, weil hinter dem phantastischen Wundernebel sich nichts verbirgt.

Heute ist es zwar leicht, über die krummen Straßen der Romantik hinweg zu der Erkenntnis zu kommen, die sie verwerfen muß; aber sie ist leider noch nicht allgemein. Noch an manchen Orten finden sich träumerische Geister, die durchaus nicht auf gradem Wege zwischen zwei Punkten wandeln wollen und um die Kurve sich ängstlich bemühen, wo doch kein Gedanke an sie sein sollte. Und wenn man bedenkt, daß die meisten krummen Straßen — sie sind ja der Inbegriff der Romantik im Städtebau — erst entstanden sind, seit Sitte sich gegen sie ausgesprochen, so muß man zugeben, daß sie noch immer ein Problem sind, das sich nicht selbst aus der Welt schafft.

Die städtebauliche Gestaltung, und um diese handelt es sich hier, unserer mittelalterlichen Städte hat mit der Romantik im literarischen Sinne nichts gemein. Form und Wirkung verlieren in ihnen jeden romantischen Mantel, wenn man sich über die Ursache ihres Entstehens, die doch so deutlich ist, klar geworden. Was die handwerkliche Kunst mit feinstem Sinn für Zweck und Form da hingebaut und wie es hingebaut, bedarf des romantischen Begriffes nicht, sondern ist meistens nur als malerisch zu werten oder als Kunstwerk. Das sind Werte, die natürlich auch der moderne Städtebau nicht missen kann und auch nicht missen will, aber um so vorsichtiger anwenden muß, als nur ihre feinste Abwägung vor Entgleisungen wahrt, die dahin führen, wo das Romantische anfängt.

Was der Städtebau aus den alten, sogenannt romantischen Städten entnimmt, ist nicht Romantik. Der Städtebau ist die harmonische Vereinigung des Architektonischen mit dem Wirtschaftlichen, des Verkehrs mit dem Wohnbedürfnisse; als Bindeglied dient die Vollkommenheit, denn nur diese ist auch zugleich Schönheit. Hier wird das „Romantische“ zielbewußtes Schönheitswollen, verliert damit aber auch jedes Recht des Namens. Denn wenn jemand unter diesem Namen noch schaffen wollte, so könnte er weder dieses, noch was er eigentlich will, das Schöne, erreichen, weil ja romantisch sein wollen, im Nebel wandern heißt.

Ein Kunstwerk ist nicht ohne weiteres ein Ding an sich, es ist letzten Endes immer eine Zusammensetzung aus der vollkommenen Zweckmäßigkeit und der vollendeten Form. Beide sind an sich notwendig schön, wenn man das Schöne als das vollkommen Zweckmäßige interpretiert. Aber ein

Kunstwerk muß sich logischerweise vom relativ Schönen unterscheiden und tut es auch durch eben seine Zweiteiligkeit, die geeint ist durch die Harmonie.

Im Städtebau kann es nur darauf ankommen, ein Kunstwerk zu schaffen; es darf daher weder das wirtschaftliche, noch das verkehrstechnische, noch irgendein anderes Moment vorwalten. Am wenigsten aber darf unter der trügerischen Bezeichnung des Romantischen jenes Gefühlsmäßige in ihn hineingetragen werden, das, weil immer einseitig, nie zur Vollkommenheit zu führen vermag.

DIE ÄLTESTE SACHSENSTADT „OLD SARUM“ IN DER EBENE VON SALISBURY.

Von Dr.-Ing. CHR. KLAIBER, Ulm.

Die aus den Anfängen der Menschenkultur des gedrängten Zusammenwohnens bekannt gewordenen Stadtanlagen scheiden sich im wesentlichen in zwei Gegensätze, die römisch gesprochene zentrale,. aber uralte rechteckige Grundform bei Städten wie dem ägyptischen Kahun, Memphis, Abydos usw., dem assyrischen Chorsabad und Babylon, oder die Kreisform wie das assyrische Sendschirli (seit 1888 von der deutschen Orientkommission festgestellt auf idealem Mauerkreis mit 720 m Durchmesser, der den Burghügel konzentrisch umgibt). Daß diese Kreislinie im besonderen ein Charakteristikum germanischer Verteidigungsart der Ring-, Burg- und Stadtverteidigungswälle ist, ist so allbekannt, daß es einen wundern würde, wenn die älteste Sachsenniederlassung auf englischem Boden (um 553 n. Chr.) nicht den idealen Kreisringwall als Umrißlinie besitzen würde.

Die durch die Lostrennung der Insel Wight entstandenen, niedrige Uferbänke besitzenden Buchten und tiefeinschneidende Meeresarme boten von alters her, namentlich niedriggehenden Kähnen, überaus günstige Landungsstellen (Abb. 53). Demgegenüber ist der gegebene militärische Sammlungspunkt für die Bewohner des Hinterlandes Old Sarum, in der Ebene von Salisbury am Avon, was es bis heute [1]) geblieben ist. Auch hier bewährt sich, wie in der Regel der instinktive kriegstechnische Scharfblick der ältesten Bewohner. Kein Zufall ist es auch, daß 6 Meilen vom Militärmittelpunkte sich der größte heilige Steinring Englands, als Riesennaturring und Tempel, befindet.

Dieses uralte Nationalheiligtum, von den Urbewohnern Côr Gaws, von den späteren Eroberern, den Sachsen, Stanhengest (hängende Steine) genannt, bestand aus dem heiligen Weg, der auf die Ringe führte. Zwei konzentrische Kreise umgaben zwei Ellipsen. Von dem äußern Ring sind noch 5 plattengedeckte Steingruppen erhalten (Abb. 54), im ursprünglichen Gesamteindruck sicher ein Ring von imponierender Wirkung. Für die Anfangsgründe städtebaulicher Natur sind diese angewandten geometrischen Grundformen, wie Kreis und Ellipse, wesentlich. Führen sie uns doch genau, wie in den östlichen Urländern der Menschengeschichte zu der Wechselbeziehung zwischen geistig führendem Priestertum und weltlich führendem Kriegertum, wobei das eine das andere hält und stützt.

Römisch-militärischer Instinkt erkennt ebenfalls die strategische Be-



Abb. 53.



Abb. 54.

[1]) 1900 wurde hier ein permanentes Militärlager (12 Meilen auf 5 Meilen) errichtet und 1905 das Hauptquartier der Royal Engineers von Chatham hierher verlegt.

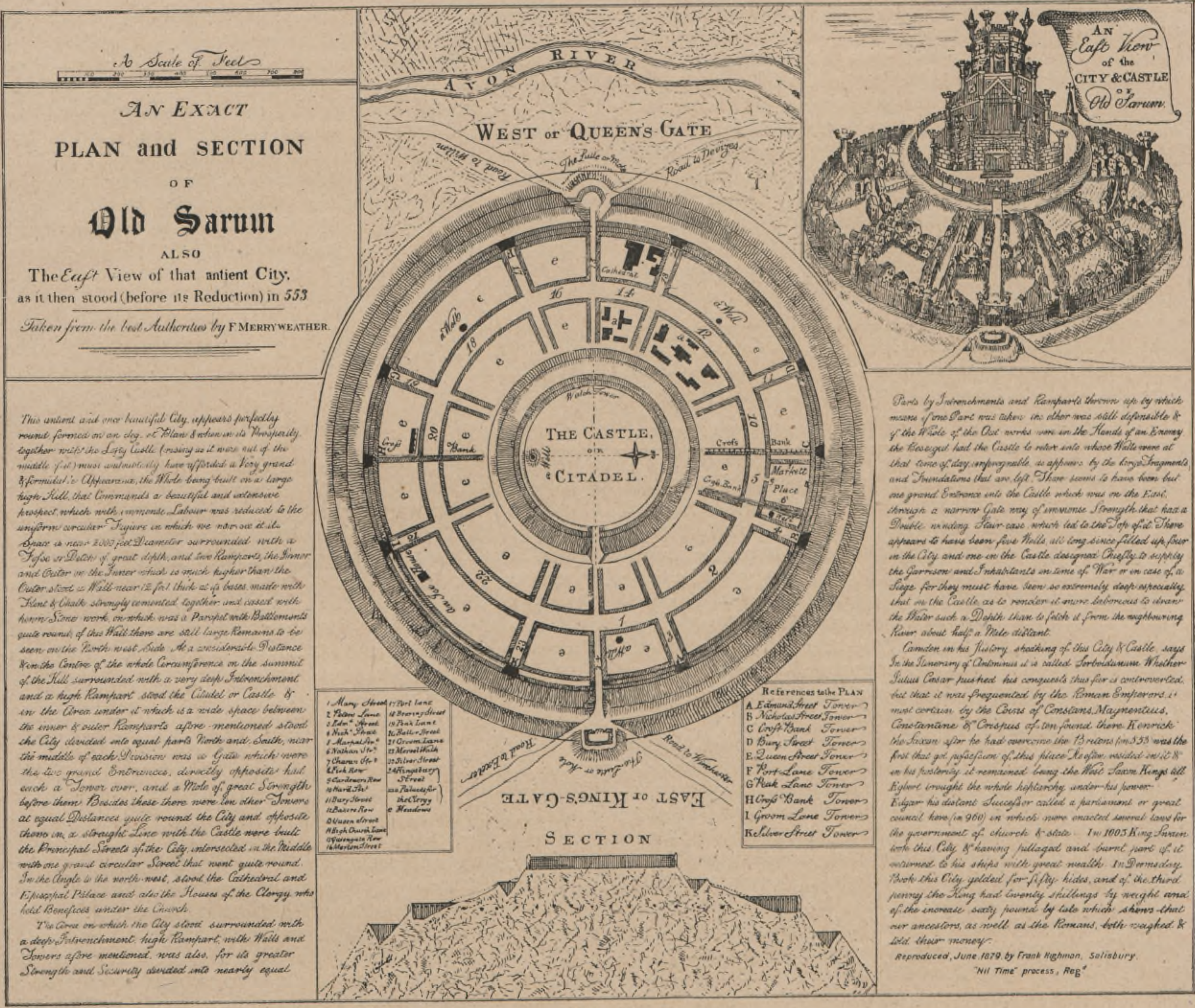


Abb. 55.

deutung der Ebene von Old Sarum, indem in dieser Herrschaftsperiode ein großes Militärlager „Scorbiodunum" hier das größte altenglische Lager ablöst. Der heute noch die Salisbury Plain durch umfassenden Rundblick beherrschende, westlich vom Avon gelegene Hügel war der gegebene, die Augen auf sich ziehende Sammelpunkt und führte die England um 550 beherrschenden und einwandernden Sachsen ganz selbsttätig zur befestigenden Siedlung, dem Bau einer Kirche und einer Burg.

Wie einige Jahrtausende früher bei Sendschirli wird natürlich ohne Wechselbeziehung als rein naturtechnische Empfindung ein äußerer Kreis mit doppelter Umwallungslinie von 2000 Fuß (rund 600 m) Durchmesser errichtet, der den doppelten innern Kreisring, die Burgumwallung, konzentrisch umgibt (siehe Plan Abb. 55). Im Gegensatz zum Zentrum finden wir nur einen Ost- und Westeingang, während ein hoher Damm (Groß-Bank) im nord-südlichen Durchmesser die Stadtanlage mit der Burg in zwei getrennt verteidigungsfähige Hälften teilt. Erfahrungsgemäß pflegte der Feind seine Hauptangriffskraft auf ein Tor zu werfen. War eine Überraschung gelungen, so konnten sich die Verteidiger auf die Stadtmitte zurückziehen und weiterkämpfen. Auf der Südseite wird noch durch einen zweiten Damm ein großer Platz sicher, leicht bewachbar, abgeschieden, als Marktplatz u. dgl. oder besser wohl, als Lagerplatz für Vorräte, Wägen von Landbewohnern, Flüchtlingen usw. Das Ansiedlungsgebiet zwischen äußerem und innerem Verteidigungsring finden wir, modern städtebaulich gesprochen, durch eine breite Ringstraße mit schmäleren radialen Wohnstraßen aufgeteilt. Jede Radialstraße endigte auf einem turmartigen Verteidigungswerk, wohl von dem richtigen Gedanken ausgehend, daß die Bewohner straßenweise dem ihnen zugewiesenen Verteidigungsplatz geordnet direkt, zueilen können und die Wallbesetzung radial aufs rascheste erfolgt.

Die Radialtorstraßen sind als die schmalsten Straßen zu erkennen, wobei, wie später bei den mittelalterlichen Torbauten, vor dem Eingang noch ein vor Überraschung schützendes Erdwerk errichtet ist im Schnittpunkt der zuführenden Landwege, wie im Westen von Winchester und Exester. Vier Grundwasserbrunnen und einer in der Burg sicherten die Wasserversorgung im Belagerungsfalle. Beim Osttore sind noch Bruchstücke und Fundamente der 1258 nach der 1220 neuerstehenden Hauptstadt Salisbury verlegten Kathedrale und Bischofssitz sichtbar. Die Gebäude wurden sicher bei der Verlegung als Baumaterial verwertet. Über die Gestalt der Burg fehlt jeglicher Anhalt. Denn die alte Ostansicht des Planes ist zweifellos eine Phantasiezeichnung, für die höchstens geschichtliche Parallelen mit frühmittelalterlichen Burgen in Betracht kommen. Der Grundriß und das Erdreich selbst geben jedenfalls keine Anhaltspunkte, wie auch die auf die Sachsen folgende Normannenzeit auf Old Sarum Änderungen nach sich ziehen mußte. Ring und Radialstraße sind aber so wesentliche Bestandteile der Anlage, daß sie mit der Errichtung der festen Ringwälle selbst zusammengehören. Bezeichnend ist, daß alle diese englischen Denkmäler durch die Ancient Monument Act von 1882 unter der Aufsicht der Königl. Commissioners of Works stehen und damit jegliche Zerstörung untersagt ist.

KOLONISTEN-SIEDLUNGEN DES XVIII. JAHRHUNDERTS IN SÜDUNGARN.

Von Architekt (Z. V.) Prof. OTHMAR LEIXNER. Hierzu die Tafeln 39 – 40.

Die Anregung zu dieser kleinen Arbeit hat ein Zufall gebracht, die eingehende Betrachtung der Donaustrecke von Bayern bis Belgrad an der Hand der neuen von der Ersten Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft herausgegebenen Karte von Kapitän V. Suppan (1 : 125 000). Von dem wieder ungarisch gewordenen Baja abwärts reihen sich die Siedlungen an Straßen nach streng geometrischen Planformen; wir finden neben der reinen Kreuzform das Quadrat und das Rechteck. Solche charakteristischen Kartenbilder haben wir unter anderem um Palanka, das selbst ganz regelmäßig (Bacstóvaros, Wekerlefalva, Szépligei, Dunacséb, Dunabökeny) vielfach einst deutsche Siedlungen mit magyarisierten Namen. Donauabwärts ein ähnliches Bild am rechten Ufer um Neukarlowitz (Beška, Krčedin, Slankamen, Surduk, Belagis). Eine weitere Anregung brachten die schönen Romane von Adam Müller-Guttenbrunn, die sich mit der Geschichte der deutschen Kolonisten im Banat befassen, und habe ich genanntem Autor für viele mündliche Anregungen hier Dank zu sagen. Selbstredend wurden diese Studien noch unterstützt durch die persönliche Kenntnis vieler Donausiedlungen dieser Art anläßlich zahlreicher Dienstfahrten des Verfassers. Das Material für die Pläne wurde mir in liebenswürdiger Weise von meinem Budapester Mitarbeiter, Ingenieur Bauinspektor Franz Ledvinka, besorgt, der viele Mühe aufgewendet, um aus dem Landesarchiv die seinerzeitigen Urbarialmappenblätter auszuheben und typische Siedlungen daraus zu kopieren. Der Vorteil liegt bei diesen Plänen darin, daß dieselben vielfach noch dem 18. oder Beginn des 19. Jahrhunderts angehören, also für die erste Planherstellung sehr wertvoll sind. Kollegen Ledvinka habe ich also die Hauptsache, das Material zu verdanken, was einleitend bereits festgestellt werden soll. Die Literatur auf diesem Gebiete ist ziemlich bedeutend, wenn hier auch natürlich die Geschichte hauptsächlich im Vordergrund der Betrachtung steht. Besonders anzuführen sind das älteste Werk über das Banat vom Jahre 1780 (Fz. Griselini, „Versuch einer politischen Geschichte des Temesvárer Banats"), weiter das reiche Material in Pesti Frigges, „Hundert Jahre aus der neuzeitlichen Geschichte Südungarns", aus Nemzetiségi Ismertetó Könyötár (II. Teil), „Die ungarländischen Deutschen" und in der Monographie von Dr. S. Borowsky, „Über das Komitat Torontál". Der erste große Organisator des Banats ist der österreichische siegreiche Feldmarschall Claudius Florimond Graf Mercy, der 1720 Gouverneur des Landes wird. Das gesamte Gebiet des Banats, welches 1849 selbständig wurde, 1860 aber wieder an Ungarn kam, umfaßte fünf Kreise: Temesvár, Lugos, Groß-Becskerek, Zombor und Neusatz. Im Osten und Südosten grenzte das Land an die Banater Berge, im Westen an die Theiß, im Norden an die Maros und im Süden an die Donau. Das Banat war in manchen Gebieten überaus sumpfig und wurden hier bereits im 18. Jahrhundert bedeutende Entwässerungsarbeiten durchgeführt; heute ist das Land äußerst fruchtbar und reich. Im eigentlichen Banat liegen die Siedlungen meist an der Donau oder neben dem Franzenskanal im Komitate Torontál an den Berghängen der Bega, im Komitat Temes im Gebiete der Städte gruppiert, endlich im Komitat Krasso-Szöreny neben der Temes-Karras und deren weiteren Nebentälern. Die Siedlungen der Bergwerke sind durch Lage derselben bestimmt. Die schweren Kämpfe in Ungarn im 18. Jahrhundert hatten viele Gebiete ganz entvölkert. In manchen Gegenden fehlten alle wichtigen Handwerker, große zeitweise überschwemmte fruchtbare Landstrecken blieben aus Mangel an Arbeitskräften unausgenutzt. Bereits Anfang des 18. Jahrhunderts werden im Süden Serben, Schokazen und Bulgaren angesiedelt; von Wert für die Entwicklung des Landes war aber nur die unter Maria Theresia um die Mitte des 18. Jahrhunderts energisch einsetzende Kolonisierung durch die Deutschen aus der Rhein- und Moselgegend und aus Schwaben. Die Kolonisierungen sind der Hauptsache nach vom Staate durchgeführt, daneben finden wir wohl auch herrschaftliche und freiwillige Gründungen. Maßgebend war das wirtschaftliche Moment und die ersten Ansiedler hatten schwere Arbeit mit den Sümpfen, verwilderten Flußbetten und den zahlreichen Räubereien und Brandstiftungen. Nur deutsche Tatkraft konnte im Verlaufe der Zeit all dieser Schwierigkeiten Herr werden. Noch bis Mitte des 19. Jahrhunderts sehen wir deutsche Siedler in das südungarische Landgebiet kommen. Die wichtigsten Vorschriften über die Kolonistengründungen gehören der Zeit von 1765 an, es sind jene Verordnungen, die vom Gründungskommissär Collmann erlassen wurden;

weiter ist die Impopulations-Instruktion der Kaiserin Maria Theresia vom Jahre 1772 von Bedeutung. Die Ansiedler teilen sich in drei Gruppen: Handwerker, die in Städten angesiedelt werden und 50 Gulden Unterstützung, zehnjährige Steuerfreiheit und Hausgrund erhalten; Feldarbeiter, die in Dörfern angesiedelt wurden und je nach der Gegend 24—38 Joch Feld zugewiesen erhielten. Außerdem bekam der Siedler noch 24 Joch Wiese bzw. 8 Joch Hutweide und 10 Joch Heide. Bemerkt sei wohl, daß das Jochmaß bedeutend schwankt (1200, 1600, 2000 qm); Grenzschutzsiedler (Schwaben) waren vom 17. bis 40. Jahre zum Grenzdienst verpflichtet, von jedem Frondienst enthoben und bekamen außer den Feldgrundstücken 10jährige Steuerfreiheit, Waffen, 2 Pferde, 4 Ochsen und 2 Kühe pro Familie. Auf Grund der Impopulations-Verordnungen von 1765 wurden erbaut im Jahre 1765: Szakálháza (Sackelhausen) mit 300 Häusern. 1767: Zsombolya (Hatzfeld) mit 405, Groß-Jécsa mit 204, Csabád mit 204, Guttenbrunn mit 148, Neudorf mit 150, Schöndorf mit 200, Engelsbrunn mit 106 Häusern. 1769: Grabatz mit 200 und Bogláros mit 201 Häusern. 1770—71: Klein-Jecsa mit 101, Maslor mit 80, Heufeld mit 80, Charleville mit 64, Soltour mit 64, Albrechtsflur mit 80, Marienfeld mit 125, Blumental mit 95, Segenbau mit 75, Greifental mit 30, Charlottenburg, Altringen, Neuhof, Buchberg, Lichtenwald mit je 32 Häusern. 1772 entstehen Kreuzstetten mit 65, Wiesenhaid mit 100, Königshof mit 30, St. Hubert mit 64, Trübwetter und Gottlob mit je 205 und Ostern mit 51 Häusern. — Die Ortsnamen Charleville, Soltour und St. Hubert weisen auf französische und elsässische Siedler, die Orte wurden aber später von Deutschen übernommen. Für den Temesvárer Bezirk spielt in den siebziger Jahren des 18. Jahrhunderts der Landesdirektionsrat Hildebrand eine bedeutende Rolle. Nach der Lage der Siedlungen unterscheiden wir im wesentlichen Festungssiedlungen (Temesvár), Flußsiedlungen (Knes), Straßensiedlungen an Komitats- und Gemeindestraßen (Grabatz, Hatzfeld), Gewanndörfer innerhalb der Gemeindeflur (St. Hubert), Waldsiedlungen in Art der Waldhufendörfer (Buchberg), Siedlungen am Bergrücken und reine Marktsiedlungen (Kirchdörfer) mit dem Marktplatz an der Kreuzung der Straßen, vielfach auch ohne eigentlichen Marktplatz. Die meisten Orte haben im Verlaufe der Zeit ihr städtebauliches Bild verändert; der Kern ist aber aus den alten Plänen klar zu ersehen.

Für die Anlage der Siedlung war vor allem die Lage der Felder maßgebend. Nach dem damals üblichen Prinzip der Dreifelderwirtschaft lagen die zur Austeilung gelangenden Feldflächen auf drei verschiedenen Stellen (bearbeitetes Feld, Brachfeld, Weide). In der Mitte des Ortes sollte nach der Vorschrift der Kirchplatz liegen, bei kleineren Siedlungen genügte ein Glockenstuhl oder ein Kruzifix. Der Platz für die Schule, für das Wirtshaus und Gemeindehaus war ebenfalls planmäßig bestimmt. Die zahlreichen Siedlungen zeigen aber, daß die Vorschriften nicht immer streng gehandhabt worden sind. Deutlich erkennen wir aber aus den Plänen die strengen baupolizeilichen Vorschriften, die besonders der Feuersicherheit der Ortschaften entsprechen sollten. Collmann ordnet 1765 für das Komitat Bács-Bodrog an, daß die Häuser wenigstens auf 20 Klafter Entfernung gebaut sein müssen, damit das Feuer nicht überschlägt. Die Objekte sind an der Grenze der Parzelle zu bauen, der 16 m breite Hof durfte mit Nebengebäuden in der Querrichtung nicht verbaut werden. Die Häuser mußten frontal zur Straße liegen (Giebelfront), Hof und Garten trennt im Baublock die Häuser. Für Quergassen waren 6—8 Klafter Breite vorgeschrieben. Nach der Vorschrift mußten an den Straßen Rigolen angelegt werden, über welche Stege zu legen waren; weiter waren die Straßen mit Obst-, Maulbeer- und Akazienbäumen zu bepflanzen. — Die Häuser selbst waren im Lehmstampfbau oder Lehmziegelbau errichtet, vereinzelt finden wir auch mit Lehm beworfenes Reisiggeflecht als Konstruktion. — Unter den Kupfern des alten Werkes von Griselini sehen wir Muster von Häusern, bei welchen auch einfache Fachwerke angedeutet sind. Im Verlaufe der Zeit hat sich das charakteristische zwei- und dreiteilige Haus (Zimmer, Küche oder zwei Stuben mit dazwischenliegender Flurküche) und dem meist rechts liegenden schmalen Hausgang reif ausgebildet. Die Dachdeckung besteht heute aus Ziegeln, in der ersten Zeit ist wohl die ortsübliche Strohdeckung verwendet worden. Der Stall und die Scheune waren ursprünglich separat erbaut, heute entwickelt sich das Haus in Form des Streckhofes, geschlossen in einer Richtung. Für Klein-Jecsa konnte durch Auffindung des Verteilungsplanes eine genaue Aufteilung der Haus- und Flurparzellen festgestellt werden. Die Pläne selbst, die im Wiener Klaftermaß gezeichnet, haben viele Ungenauigkeiten, können also allein nicht in Betracht gezogen werden. Nach dem Verteiler wurden in dieser Ortschaft ausgeteilt 86 ganze Areale von 34—35 Joch, 11 halbe Areale mit 19 Joch und ¼ Areal von 11 Joch, in welchen Flächenmaßen die Hausplätze und die überall mit 3 Joch angenommenen Hutungen eingerechnet erscheinen (1 Joch = 0,58 ha). Die Hausplätze haben hier durchweg 648 Quadratklafter, nur ein Grundstück hat 714 Quadratklafter und die Hausplätze der beiden Müller 1512 bzw. 1075 Quadratklafter. Zwischen Plan und errechneten Maßen sind kleine Differenzen, wie dies Abb. 56 zeigt. Die errechneten Maße sind stärker gezeichnet, die Planmaße schwächer (Wiener Klafter = 1,89 m). Bei den nichtdeutschen Siedlungen wenden sich

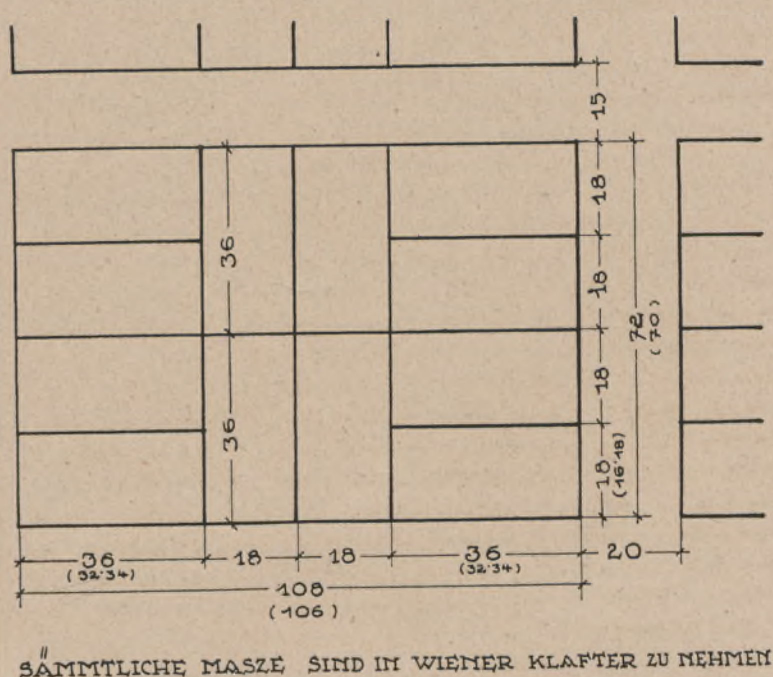


Abb. 56.

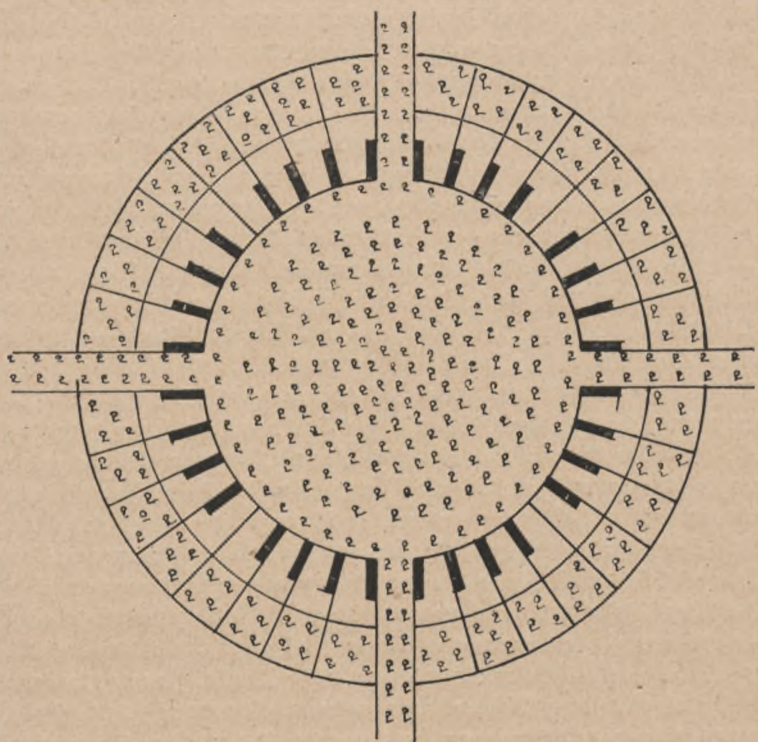


Abb. 57. Charlottenburg.

die meist ungeraden Gassen gegen die südwestliche Windrichtung, die planmäßigen Rechtecksiedlungen der Deutschen richten die Straßen meist nach Nord oder Nordwest. Bei Straßensiedlungen ist das Plansystem durch die Verkehrsstraße gegeben, bei Siedlungen an Flüssen ziehen die Straßen meist parallel zum Flußbett. Sind sie aber senkrecht zum Flusse gerichtet, so haben wir meist eine Brückenkopfsiedlung vor uns.



Abb. 58. Temesvár.

Nachfolgende Beispiele sollen das Plansystem der vorangeführten Siedlungen nach Haupttypen zur Anschauung bringen.

Buchberg (Taf. 40b). 1770—1771 gegründet als Straßendorf im leichten Berggelände an der Kreuzung des Straßenzuges von Lippa nach Neuhof und der Straße nach Lichtenwald. Das mit Berexowabach bezeichnete Gewässer heißt zu gut Deutsch Bergsau, weil bei starkem Regen die Hochwässer das Land sehr beschädigen. Die Häuser stehen hier im Vorgarten eingestellt. Der Plan bringt den Gesamtbesitz der Gemeinde zur Darstellung. Die Kopie wurde dem Mappenplan von 1782 entnommen.

St. Hubert (Taf. 39a) 1772 gegründet. Dieser Ort wie die Nachbarorte Charleville und Soltour wurden zuerst von Französisch - Lothringern kolonisiert, später kamen Deutsche aus der Moselgegend, aus Bayern und Württemberg. Der Weg von Neufeld führt zum Dorf, welches als typisches Beispiel eines Gewanndorfes anzusehen ist. Die breiten Straßen führen zu den Feldern, das offene Gelände um die Siedlung, die Hutung ist wie bei den meisten Anlagen ganz regelmäßig geplant. Im Mittel finden wir den Ortsplatz mit der Kirche, die erst 1806 erbaut worden ist.

Klein-Jecsa (Taf. 40c). Als Ocsa bestand diese Siedlung bereits im Mittelalter, sie ging in der Türkenherrschaft zugrunde und blieb lange unbewohnt. 1770 wurde der Ort als Klein-Jecsa neu erbaut und 1813 eine Kirche errichtet. Die Plankopie gehört der Mappe von 1785 an. Ein Baublockdetail ist in Abb. 56 zur Darstellung gebracht worden. Wieder sehen wir die vollkommen regelmäßige Anlage mit einer Hauptstraße in der Richtung nach Groß-Jecsa und senkrecht darauf gerichteten schmäleren Straßen von fünfzehn Klaftern Breite. Vollkommen regelmäßig umgibt auch hier die Hutung den Ort, der an der Kreuzung zweier Hauptwege (nach Groß-Jecsa und Gartianos—Billet) gelegen ist.

Charlottenburg (Abb. 57). 1770 gegründet, vom Standpunkt der Dorfbildung das eigenartigste Beispiel, eine streng akademische Form des Rundlings darstellend. Diese seit der Zeit der Renaissancetheoretiker bekannte Sternform wurde unter anderem in ähnlicher Weise in Karlsruhe in Schlesien zur Anwendung gebracht; nun münden hier acht Straßen in das Rondo, in dessen Mittelpunkt der Schloßbau steht. Zwei senkrecht kreuzende Straßen führen zum großen mit Bäumen dicht bewachsenen Rundplatz. Wie bei den meisten dieser Siedlungen sind auch die breiten Straßen mit Bäumen (Maulbeer für Seidenraupenzucht) bepflanzt.

Schöndorf (Taf. 40e) eine größere Anlage aus dem Jahre 1766 auf einem zur Maros abfallenden Hügelplateau gelegen. In der Richtung West-Ost zieht die Straße von Engelsbrunn nach Guttenbrunn, vom Süden kommen drei Straßenzüge zum Ort. Der Mittelblock ist als Ortsplatz durchgebildet, im Werke von Griselini ist im Platzmittel eine große Kirche eingezeichnet. Die konstitutive Hutung ist aus Mangel an Platz gegen Westen hinaus verlegt.

Grabatz (Garabos) (Taf. 39b). Die Siedlung erstand 1764 und erhielt ihren Namen nach einem Landgut namens Gravacs. Die ersten Siedler waren aus Lothringen, und aus dem Schwarzwald, 1767 kamen auch 50 Familien von Sackelhausen hierher. Der Ort entwickelte sich längs der Hauptstraße von Gomlos, die durch den Straßenzug Hatzfeld—Burgas gekreuzt wird. Grabatz schließt an die Ge-

meinde von Csatád an, in welcher 1802 Nikolaus Lenau das Licht der Welt erblickte.

Billet (Taf. 40a). Die alte Siedlung war in der Türkenzeit vollständig zugrunde gegangen. 1765 erfolgte die neue Anlage des Ortes durch Deutsche aus Lothringen, Mainz und Trier. Die Plankopie wurde dem Mappenplan von 1774 entnommen, zeigt also noch ein Anfangsstadium der später größer gewordenen Anlage. Der Lauf der Baritza bestimmt gegen Osten die Lage der Siedlung, die ihre Hutung nach Süden anschließt. Fünf Straßenzüge führen zum Ort, der wieder nach dem strengen Schema angelegt worden ist.

Sackelhausen (Szakálháza) (Taf. 40d) wurde 1765 gegründet. Die Plankopie gehört einem Plane von 1832 an. Wir sehen dies auch klar an der Ortserweiterung gegen den Straßenzug nach St. Mihály, bei welcher entsprechend dem Straßenlauf von der Regelmäßigkeit abgewichen werden mußte. Zahlreiche Straßenzüge münden in die Siedlung, deren Hauptstraße der Richtung der Temesvárer Straße entspricht. Die Straßenbezeichnungen (Lothringer-, Schwarzwälder-, Linzerstraße) gemahnen uns an die Herkunft der Kolonisten. Eine eigene Platzbildung ist wie bei den meisten dieser Anlagen nicht vorgesehen. Entsprechend der älteren Vorschrift liegt die Kirche an der Kreuzung der beiden Hauptverkehrsstraßen.

Knes (Taf. 39c), an dem Straßenzug von Temesvár nach Mezőhegyes gelegen, auf welchem senkrecht die Straße von Theresianopel nach Groß-Kikinda gerichtet erscheint. Bemerkenswert ist hier die Austeilung der Parzellen gegen das verzweigte Gewässer, in dessen Serpentinen die Hausparzellen gruppenweise und verschiedenartig eingezeichnet worden sind. Die Erweiterungen verzichten bereits auf die allgemein üblichen weiten Straßen und gehen zu schmalen Wohnwegen über. Die Plankopie gehört einem Mappenplan von 1793 an.

Hatzfeld (Zsombolya) (Taf. 39d) 1766 als Neusiedlung an Stelle einer in der Türkenzeit unbewohnten Ortschaft (Csomboly) angelegt. Als Kolonisten wurden Deutsche aus Lothringen, Luxemburg und Trier berufen, wie dies die Gassennamen deutlich zu erkennen geben. Der Ort erhielt seinen Namen nach dem General Hatzfeld. 1766 wurde die alte Kirche wieder hergestellt und auch eine Schule errichtet. Hier haben wir wieder eine typische Kolonistensiedlung vor uns. Die Hauptstraße, sehr breit angelegt, zieht in der Richtung gegen Grabatz, senkrecht darauf steht der Straßenzug von Temesvár nach Neufeld. An der Kreuzung beider Straßen liegt vorschriftsmäßig die Kirche. Die große konstitutive Hutung umgibt die Siedlung, der Platz im Süden, außerhalb der Ortschaft dient als Jahrmarktsplatz. Die weiteren Straßen werden alle in die Nebenstraßenzüge des Ortes geleitet.

Temesvár (Abb. 58). Die streng akademischen Stadtpläne kommen in ihrer mehr schematischen militärischen Form am klarsten bei den zahlreichen Festungsstädten des

Abb. 59/60.

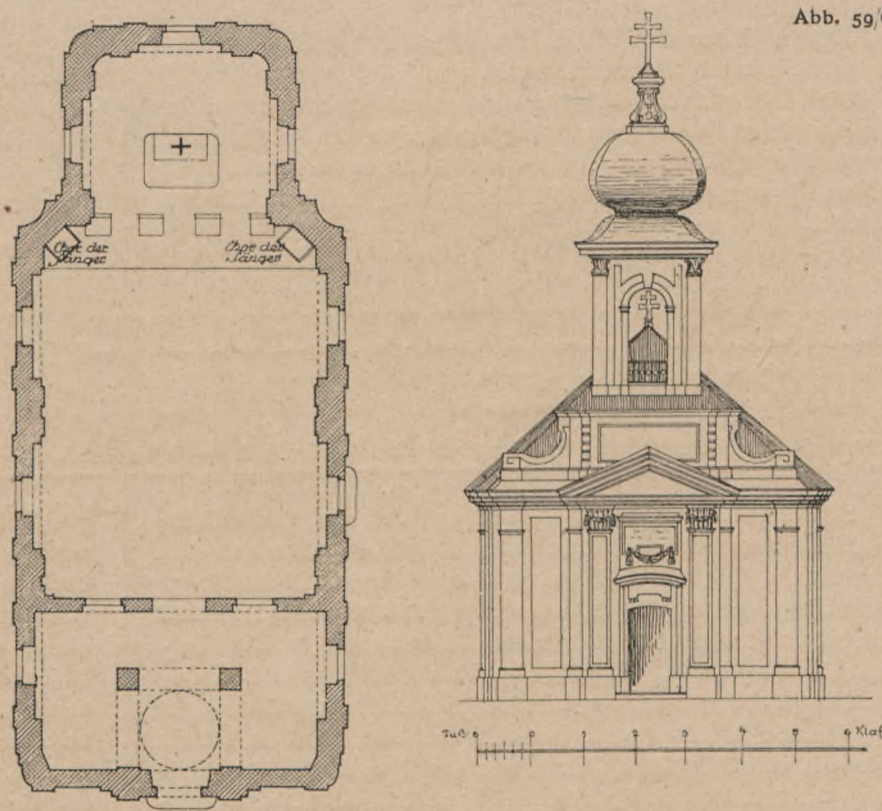


Abb. 61/62.

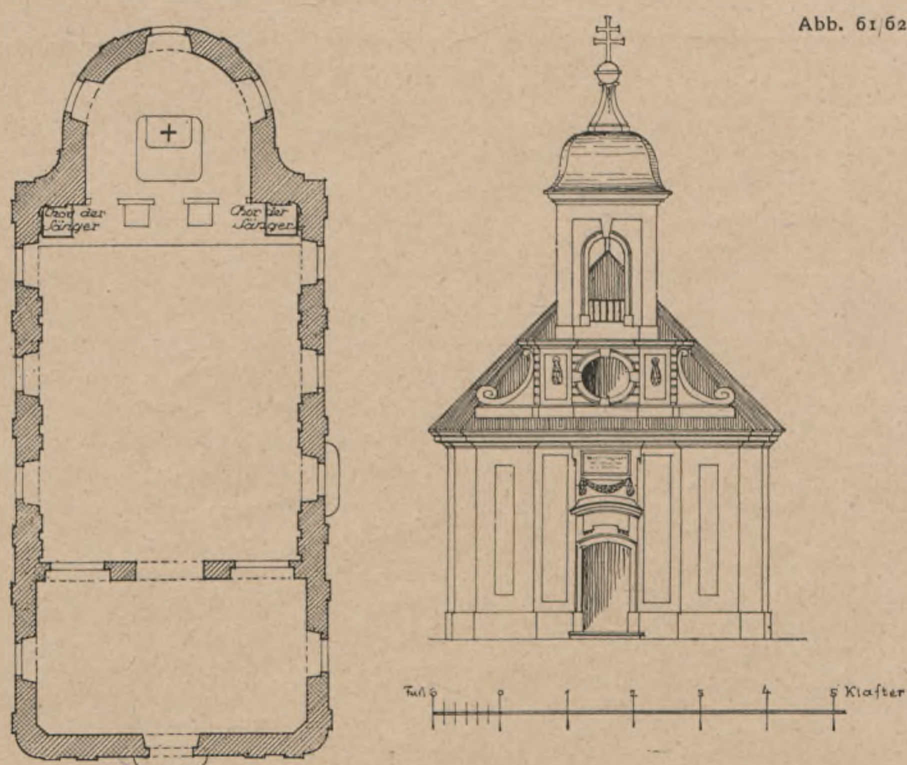


Abb. 59—62. Kirchenbauten von Kolonistengründungen in Südungarn.

Barock zur Geltung. Charleville, Saarlouis, Neubreisach von Vauban erbaut, geben bekannte Beispiele. Auch im alten Österreich entstanden zur Zeit der Maria Theresia einige streng regelmäßige Festungsstadtanlagen, wie Theresienstadt, Josefstadt und Königgrätz. In Ungarn gibt uns unter anderem Temesvár ein Beispiel, welches auf einer älteren Gründung sich aufbaut und unter Prinz Eugen neu angelegt worden ist. Typisch auch hier der große Platz, aber nicht im Mittel der Anlage gelegen. Volle Regelmäßigkeit herrscht

auf diesem Plane nicht, das Blocksystem kommt aber der Hauptsache nach klar zum Ausdruck.

Abb. 59/60 und 61/62 geben uns Musterzeichnungen für Kirchenbauten von Kolonistengründungen in Südungarn. Ihrem Grundriß nach gehören sie dem griechischen Ritus an, wofür auch die Art der Kreuzbildung auf den Türmen spricht.

Abgesehen davon, daß der kleine Aufsatz vielleicht manch neues Material für die Geschichte des planmäßigen Stadtbaues aus der Zeit des 18. Jahrhunderts bietet, dürfte die Art dieser Siedlungen für eine Zeit, wie die heutige es ist, wo die Frage der Innenkolonisierung im Mittelpunkt des Interesses steht, vielleicht auch manche wertvolle Anregung bringen.

UMGESTALTUNGSPLÄNE FÜR DIE ALTSTADT VON MADRID.

Entwurf des Architekten José Luis de Oriol, Madrid. — Von OSKAR JÜRGENS, Reg.- und Baurat, Allenstein.

Die Städte Spaniens beschäftigen sich augenblicklich, veranlaßt durch den seit dem Kriege mit Riesenschritten sich hebenden Wohlstand des Landes, mehr denn je mit der Frage einer Umgestaltung ihres alten Straßennetzes entsprechend den immer dringender werdenden Anforderungen der Neuzeit. Besonders in Madrid, das in dieser Hinsicht hinter den Hauptstädten anderer Länder, ja hinter mancher Stadt des eigenen Landes recht zurückgeblieben, sind in letzter Zeit von verschiedenen Seiten aus mehr oder minder ernst zu nehmende Vorschläge gemacht worden zu einer durchgreifenden, der Haupt- und Residenzstadt würdigen Umwandlung des alten Stadtkernes. Soeben ist ein neuer derartiger Entwurf nebst umfangreicher Denkschrift veröffentlicht worden, der von dem Madrider Architekten und Mitgliede der Königlichen Akademie der Künste José Luis de Oriol stammt (Abb. 63). Da er allem Anscheine nach von den Behörden günstig aufgenommen worden und recht bezeichnend für den heutigen Stand der Städtebaukunst in Spanien ist, verdient er wohl eine genauere Betrachtung.

Er ist als Gegenvorschlag zu dem amtlichen Umgestal-

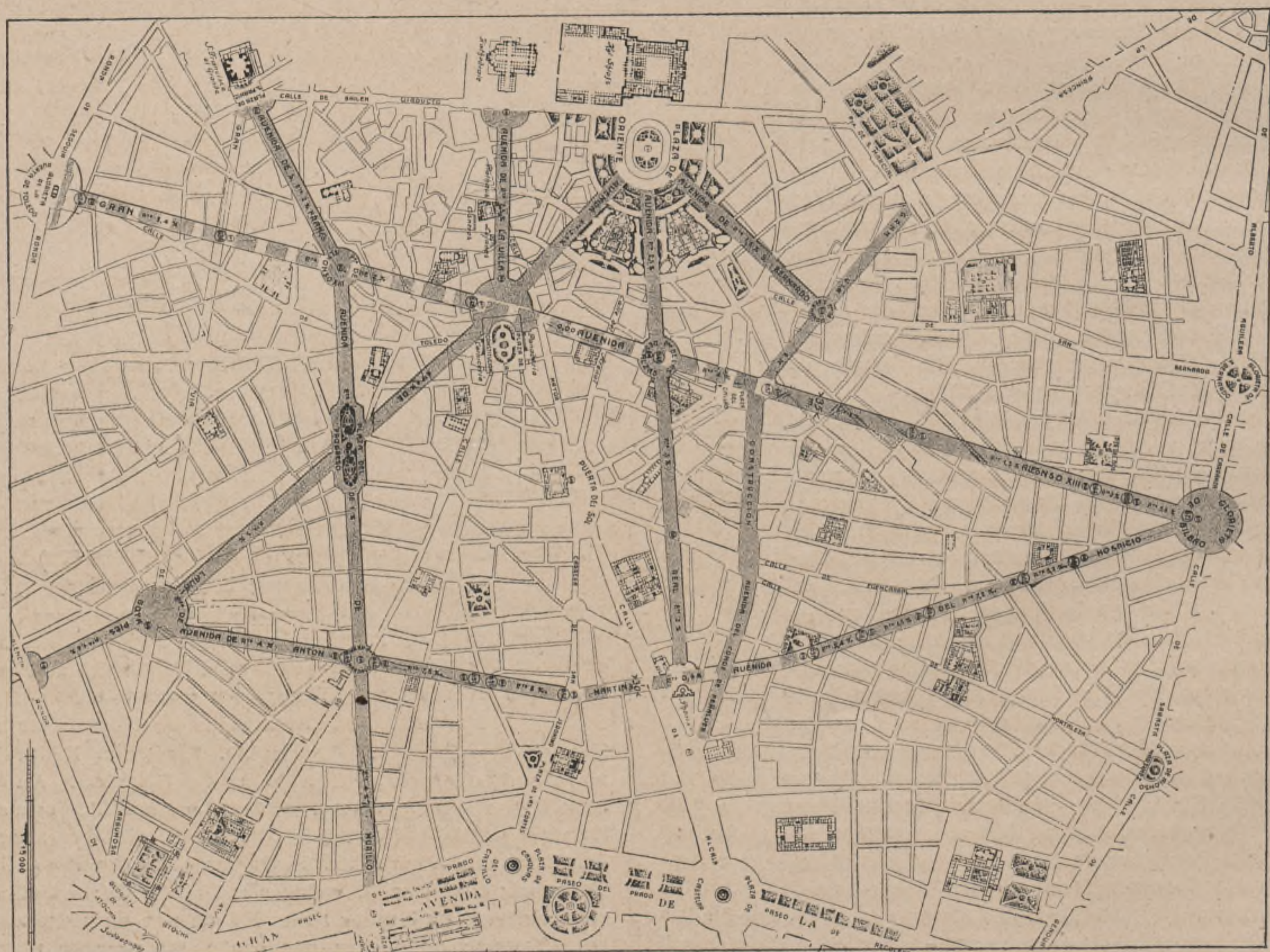


Abb. 63. Gesamtplan.

tungsentwurf anzusehen, der, im Jahre 1904 vom städtischen Bauausschuß aufgestellt, bis heute noch zu Recht besteht. Jener, in Erfüllung einer Gesetzesvorschrift eilig angefertigte, sehr oberflächlich bearbeitete Plan würde, seine Ausführbarkeit vorausgesetzt, wohl die Verkehrsverhältnisse einigermaßen verbessern, aber trotz recht weitgehender Eingriffe in das bestehende Gefüge keine brauchbare Grundlage für großzügige städtebauliche Gestaltungen schaffen. Demgegenüber hat Oriol in einer reiflicher durchdachten Arbeit versucht, praktische Erwägungen auch mit schönheitlichen Rücksichten zu verbinden.



Abb. 64. Vorschlag zur Umgestaltung der Plaza Mayor.

Er geht davon aus, daß als Gegengewicht zu dem bereits in Ausführung begriffenen Straßendurchbruch der sogenannten Gran Via oder Avenida del Conde de Peñalver, die in annähernd gleichem Sinne wie der bisherige Hauptstraßenzug Calle Mayor—Alcalá in westöstlicher Richtung die Stadt durchquert, eine bessere Verbindung der nördlichen mit den südlichen Stadtteilen unabweislichstes Bedürfnis ist. Diese Nordsüdverbindung stellt er durch zwei von der Glorieta de Bilbao, einem Hauptknotenpunkt am nördlichen Rande der Altstadt, ausgehende Durchbrüche her, die nach Süden zu in spitzem Winkel auseinanderlaufend die Puerta del Sol umgehen, um diesen bis zur Grenze des Möglichen beanspruchten Verkehrsbrennpunkt der ganzen Stadt zu entlasten. Die östliche dieser Durchbruchstraßen ist 30 m breit, in dreimal leicht geknickter Linienführung und an etwas unbegründeter Stelle in die südliche Ringstraße einmündend geplant. Die westliche derselben, die Avenida de Alfonso XIII., ist als Prachtstraße erster Ordnung gedacht, sie soll in einer durchgehenden Breite von 35 m und einer Läne von über 2½ km die Stadt schnurgerade durchziehen und genau in der Mittelachse auf das anfangs des 19. Jahrhunderts als Triumphtor ausgebaute Stadttor Puerta de Toledo auslaufen. Sie ist rücksichtslos über alle Hindernisse hinweggeführt, soll die Einsenkung der Calle del Arenal mit einer Überbrückung überschreiten und an der Plaza Mayor oder Plaza de la Constitución etwa 4 m tief in das Gelände einschneiden. Dieser vornehm in sich abgeschlossene und gleich einem Festsaal unter freiem Himmel einheitlich umbaute Platz soll, auf einer Ecke von dem Straßendurchbruch getroffen, zu einem westlich daneben angeordneten Halbrundplatz hin geöffnet werden, indem etwa ein Drittel davon glatt weggeschnitten wird. Der Höhenunterschied zwischen den beiden Plätzen gibt dem Planverfasser willkommenen Anlaß zu einer prunkvollen Treppenanlage mit Zierbrunnen und Wasserfällen. Der bestehende Halbrundplatz außen vor der Puerta de Toledo soll zu einer vollen „glorieta“ erweitert werden, in deren Mitte das Tor dann vollkommen frei stehen würde.

Als dritter Hauptdurchbruch ist eine westöstlich verlaufende, den unteren Teil der Calle de Alcalá mit der Plaza de Oriente vor der Ostseite des königlichen Schlosses verbindende Avenida Real, gleichfalls 35 m breit und völlig geradlinig, vorgesehen. Sie soll an der Calle de Alcalá ganz in der Nähe der Abzweigung der neuen Gran Via hinter dem etwa 1906 errichteten Prachtgebäude der Feuerversicherungsgesellschaft „Phönix“, das erhalten bleiben soll, beginnen. Die freigelegte Brandmauer dieses Gebäudes soll den Hintergrund für einen monumentalen Brunnenaufbau bilden, der auf dieser Seite einen wirkungsvollen Abschluß des Straßenbildes abgeben soll. Auf der anderen Seite soll diese Straße unter Beseitigung des die Plaza de Oriente nach Osten hin abschließenden königlichen Theaters unmittelbar auf die Hauptachse der Schloßfassade zuführen. Hier sollen symmetrisch zu beiden Seiten dieser Straße zwei weitere Durchbrüche abgezweigt werden, der eine von geringer Länge in die Gran Via einmündend, der andere die ganze Stadt in südöstlicher Richtung durchquerend. In den Zwickeln, die diese drei Straßen miteinander bilden, sollen gleichartige Prachtbauten für Oper und Akademie errichtet werden.

Ferner sind noch die im Bau begriffene Kathedrale und die bisherige Hauptkirche Madrids, San Francisco el Grande,



Abb. 65. Die geplante Hauptdurchbruchstraße Avenida de Alfonso XIII.

als Ausgangspunkte für einen kürzeren und einen längeren Straßendurchbruch angenommen.

Der dem ganzen Entwurf zugrunde liegende Gedanke, besonders auch hinsichtlich des Bestrebens, die bedeutenderen Bauwerke der Stadt als bildabschließende Blickpunkte der großen Durchbruchslinien zu besserer Geltung zu bringen verdient wohl volle Anerkennung. Es dürfte nur zu bemängeln sein, daß dabei nicht auch die Parlamentsgebäude berücksichtigt worden, wie dies bereits in einem Umgestaltungsplan des Dr. Marqués de Zafra vom Jahre 1907 vorgesehen war, der im Zusammenhang mit einem nordsüdlichen Straßendurchbruch, der in der Nähe des wichtigen Südbahnhofs ausmünden sollte und dicht bei der unbedeutenden dreieckigen Plaza de las Córtes vor dem Gebäude des Deputiertenkongresses vorbeigeführt war, diesem gegenüber den Neubau eines eigenen Senatsgebäudes und zwischen beiden einen forumartigen Monumentalplatz plante[1]). Gerade solch eine Platzanlage, die die treibenden Kräfte heutigen öffentlichen Lebens sinnbildlich verkörperte, würde für die Hauptstadt eines konstitutionellen Staates jedenfalls bezeichnender sein als ein Schloßplatz nach dem Vorbilde von Versailles, für den in unserer Zeit, welche die Glanzentfaltung eines absoluten Königtumes nicht mehr kennt, wohl kaum innere Berechtigung besteht. Zumal wenn ein solcher erst durch kostspielige Umgestaltung eines bereits vorhandenen, noch gar nicht so schlechten Platzes geschaffen werden soll, so ist der Gedanke nicht von der Hand zu weisen, daß die dafür erforderlichen Mittel wohl für wichtigere Aufgaben verwandt werden könnten. Abgesehen von diesem grundsätzlichen Bedenken wäre gegen die geplante Behandlung dieses Platzes noch einzuwenden, daß ein solcher, der Gartenkunst entlehnter, symmetrischer Architekturplatz auch allseits symmetrische Behandlung seiner Wände als conditio sine qua non verlangt, was im Entwurfe nicht berücksichtigt ist. Auch sonst findet man bei eingehenderer Prüfung des in seinen Hauptzügen recht bestechenden Planes hinsichtlich der Einzelheiten wenig glückliche Lösungen. So schneidet beispielsweise die von der neuen Kathedrale ausgehende Straße einen Teil des schon nicht sehr geräumigen, aus dem 17. u. 18. Jahrhundert stammenden Rathauses ab, und zwar gerade den architektonisch bedeutendsten mit der offenen Säulenhalle von Juan de Villanueva und den diese einfassenden beiden Ecktürmen. Dadurch würde das ganze Gebäude, eins der künstlerisch wertvollsten Madrids, völlig zerstört werden. Auch kann wohl kaum gebilligt werden, daß der auf der andern Seite des Rathausplatzes stehende mittelalterliche Turm des ehemaligen festen Hauses der Lujanes nach dem Entwurf an die Ecke der neuen Durchbruchstraße käme, deren neuzeitlich hohe Bebauung ihn in seiner Wirkung sehr beeinträchtigen würde. Überhaupt sollte dieser ganze kleine Platz mit dem Palast des Kardinals Cisneros an seiner dritten Seite, einer der wenigen stimmungsvollen Gesamtbilder aus alter Zeit, die Madrid noch besitzt, wohl möglichst unversehrt erhalten bleiben.

Wenig erfreulich ist auch die große Anzahl von Rundplätzen an den Straßenkreuzungen, die praktisch und bei ungleichen Wandabschnitten und uneinheitlicher Bebauung auch künstlerisch wohl die ungünstigste Platzform darstellen, die man sich denken kann. Ebensowenig befriedigt auch die für die Plaza del Progreso gewählte Form.

Am schlimmsten aber ist die geplante Verstümmelung der Plaza Mayor (Abb. 64), des städtebaulichen Glanzstückes der ganzen Stadt, deren stärkste Wirkung eben auf ihrer allseitigen Geschlossenheit, wohl abgewogenen Größe und einheitlich-symmetrischen Gestaltung beruht. Ihre beiden, durch reichere Architektur und Turmaufbauten ausgezeichneten Hauptgebäude, die Panadería und Carnicería in der Mitte der Langseiten, die erhalten bleiben sollen, würden nach der vorgesehenen Umgestaltung ganz unorganisch in der verbleibenden Platzwand sitzen und die jeder besonderen Betonung entbehrende Ostseite des Platzes würde als Abschluß der Hauptachse der neuen Gesamtanlage viel zu unbedeutend wirken. Die Plaza Mayor ist außerdem wegen der Glaubensgerichte, Fürstenempfänge, öffentlichen Schaustellungen und politischen Auftritte aller Art, die ehemals dort stattgefunden, mit der Geschichte der Stadt, ja des ganzen Landes so eng verknüpft, daß sie schon aus diesem Grunde als ein nationales Heiligtum für alle Zeiten unangetastet bleiben sollte. In diesem Punkte kann der Entwurf Oriols nicht scharf genug bekämpft werden. Man sollte es kaum für möglich halten, daß ein städtebaulich gebildeter Architekt heutigentags einen solchen, allen Bestrebungen für Heimatschutz und Denkmalpflege zuwiderlaufenden Vorschlag machen kann, und zwar lediglich der ungebrochen starren Geradlinigkeit seiner neuen Prachtstraße zuliebe. Man erkennt daraus, welchen Wert die spanischen Fachgenossen auf eine äußerliche Großartigkeit legen, für die ihnen kein Preis zu hoch ist, und wie wenig sie bisher in die Geheimnisse wahrer Städtebaukunst eingedrungen sind. Immer noch schwebt ihnen das Beispiel des nach unseren Begriffen städtebaulich einigermaßen vergewaltigten Paris vor Augen, das auch in der Denkschrift Oriols als das nicht zu übertreffende Vorbild neuzeitlicher Stadtgestaltung hingestellt wird. Die vom Planverfasser als Inbegriff einer vornehmen Großstadtstraße gepriesene, ohne jede Unterbrechung ins Unendliche verlaufende, durchgehends gleich breite Straße (Abb. 65) ergibt ein Bild von ermüdender Eintönigkeit, das auch durch den größten Aufwand an Türmen und Giebeln nicht erfreulicher wird, im Gegenteil gerade durch absichtliche Verschiedenartigkeit der Bebauung im Widerspruch zu der strengen Gleichmäßigkeit der Grundanlage erst recht künstlerisch unbefriedigend wirkt. Man vermißt überdies die in Paris meist mit Geschick angeordneten, beherrschenden Blickpunkte und — last not least — die dort fast nie fehlende Baumbepflanzung, die solche kilometerlangen Boulevards erst für den Anblick erträglich macht. Schatten soll die annähernd von Norden nach Süden verlaufende Straße auch in den Mittagsstunden durch ein über dem Erdgeschoß an den Häusern entlang geführtes 3 m weit ausladendes, mit vorzuziehenden Stoffbahnen versehenes Glasdach erhalten, das einen Teil des Fußsteigs zugleich auch gegen Regen schützt, eine Art Ersatz der einst in Spanien so beliebten Laubenhallen.

Wahrscheinlich aber würde sich bei einem Versuche, diesen Entwurf zu verwirklichen, sehr bald herausstellen, daß sich die geplanten langen, schnurgeraden Straßendurchbrüche schon wegen des stark welligen Geländes ganz von selbst verbieten, da an den erforderlichen Überführungen und Einschnitten ein vernünftiger Anschluß der einmündenden Nebenstraßen sehr schwer und nur mit unverhältnismäßig hohen Kosten möglich sein würde. Dies läßt sich aber

[1]) Ausführliches hierüber und des Verfassers Mitarbeit dabei im Aufsatz „Bearbeitung eines städtebaulichen Entwurfes für Madrid“ in „Stadtbaukunst alter und neuer Zeit“ — Berlin 1920, Heft 21.

an der Hand des Planes nicht ohne weiteres nachprüfen, da Höhenlinien darin nicht eingetragen sind.

Wenn also dieser Entwurf weiter verfolgt werden sollte, so wird er nach verschiedenen Richtungen hin noch gründlich umgearbeitet werden müssen, wobei er hoffentlich von seinen Hauptfehlern befreit werden wird. Jedenfalls hat Oriol damit eine Anregung gegeben, die auf die demnächst zu erwartende amtliche Behandlung dieser Fragen vielleicht nicht ohne Einfluß bleiben wird.

CHRONIK.

DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR STÄDTEBAU UND LANDESPLANUNG. Unter der Bezeichnung „Deutsche Gesellschaft für Städtebau und Landesplanung" haben sich in Berlin führende Persönlichkeiten aus allen Gebieten vereinigt, um die großen Fragen des Städtebaues, des Siedlungs- und Verkehrswesens unter allgemeinen kulturellen und volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten zu fördern und das Verständnis hierfür in weiteren Kreisen zu wecken. An der Gesellschaft werden sich u. a. beteiligen: Staatssekretär a. D. Freiherr v. Stein, Vorsitzender des Deutschen Bundes Heimatschutz, Prof. Dr.-Ing. Hermann Jansen, Dr.-Ing. Siedler vom Vorstand technisch-wissenschaftlicher Vereine, Reichsminister a. D. Dr. Dernburg, Staatssekretär Schmidt und Geh. Reg.-Rat Dr. Fischer vom Ministerium für Volkswohlfahrt, Geh. Baurat Dr.-Ing. Ludwig Hoffmann, Stadtbaurat von Berlin, Geh. Rat Dr.-Ing. Hermann Muthesius sowie die Professoren Peter Behrens und Hans Poelzig. Ferner sind an der Gesellschaft Vertreter des preußischen Kultusministeriums und des Reichsministeriums des Innern beteiligt.

DIE UMGEBUNG DES BAHNHOFS FRIEDRICHSTRASSE. Die Akademie des Bauwesens hat sich in einem Gutachten über die Umgebung des Bahnhofs Friedrichstraße jetzt dahin ausgesprochen, daß auf der Nordseite des neuen Bahnhofs die Schaffung beträchtlicher Freiflächen von guter Formgestaltung erforderlich ist für den Verkehr aus der Stadt zum Bahnhof, für eine Untergrundbahn entlang der Spree, für den Übergang der Fahrgäste zwischen dieser neuen Schnellbahnlinie, der städtischen Untergrundbahn im Zug der Friedrichstraße und dem Staatsbahnhof, endlich für eine neue Seitenstraße neben der Stadtbahn von der Friedrichstraße bis zur Prinz-Louis-Ferdinand-Straße. Neben ihrer Verkehrsbedeutung hätte diese Seitenstraße die Eigenschaft, daß sie der vorhandenen und weiterhin drohenden Verunstaltung der Bahnhofsumgebung durch ausgedehnte rohe Brandmauern am wirksamsten entgegentreten würde. Wenn aber die Schaffung dieser Freiflächen so hohe Opfer erfordert, daß sie weder von der Allgemeinheit, noch von einzelnen Grundbesitzern getragen werden können, so verdient der Vorschlag, das aus dem Geländedreieck zwischen Friedrichstraße, Uferstraße und Bahnhof übrig bleibende Grundstück zur Erzielung eines wirtschaftlichen Ausgleichs höher zu bebauen als die allgemeine Bauordnung es gestattet, dem Gutachten der Akademie zufolge ernste Erwägung und Empfehlung. Ein solcher Hochbau an dieser Stelle ist, so schließt die Akademie, nicht bloß städtebaulich und künstlerisch einer befriedigenden Ausbildung fähig, sondern würde angesichts der weiten Leerfläche der Spree und ihrer Uferstraßen bei entsprechender Gestaltung besonders geeignet sein, das Stadtbild kraftvoll zu bereichern.

DER GROSSE STAATSPREIS DER AKADEMIE DER BILDENDEN KÜNSTE ZU DRESDEN auf das Jahr 1922 wird vom Akademischen Rat für Architekten ausgeschrieben. Die Bewerbungsbedingungen, die die Voraussetzungen für die Zulassung zur Bewerbung, die Bewerbungsaufgaben, die Anmeldungs- und Ablieferungsfristen usw. enthalten, können von der Akademiekanzlei unentgeltlich bezogen oder daselbst auch eingesehen werden.

DIE AKADEMIE DER KÜNSTE, BERLIN, hat soeben die für 1921 ausgeschriebenen Konkurrenzen entschieden. Es erhielten den Großen Staatspreis für Bildhauer Otto Weißmüller und für Architekten Max Ernst Schneiders. Von den Bildhauerpreisen ist ferner der Dr.-Paul-Schultze-Preis dem Bildhauer Albert Kraemer und der J.-Michael-Beer-Preis dem Bildhauer Kurt Harald Isenstein zugesprochen worden. Ferner wurde dem Bildhauer Uli Samuelsohn eine Prämie zugesprochen. Den Dr.-Hugo-Raußendorff-Preis erhielt der Maler Wilhelm Tank, den Helfft-Preis für Landschaftsmaler Kurt Haase-Jastrow. Das Stipendium aus der v. Rohrschen Stiftung wurde dem Architekten Schlander in Darmstadt zuerkannt. Das Stipendium der Louisa-E.-Wentzel-Stiftung für Musiker erhielt Hansmaria Dombrowski.

HOCHHÄUSER UND AKADEMIE DES BAUWESENS. In einer Entschließung hat die Akademie des Bauwesens Stellung genommen zu der Errichtung von Hochhäusern und der baupolizeilichen Zulassung solcher Hochhäuser mit vielen Geschossen für Geschäfts- und Verwaltungszwecke. Die Erscheinung des Straßenbildes der deutschen Großstädte kann durch die Errichtung von Hochhäusern, so heißt es in der Entschließung, durch deren wohlüberlegte Lage, Verteilung und Ausbildung belebt und verschönert werden. Wenn unter den heutigen Verhältnissen wirtschaftlich starke Kräfte sich entschließen, Hochhäuser unter Bedingungen zu errichten, die dem Straßen- und Stadtbild zum Vorteil gereichen und der Raumnot abhelfen, so sollten nach der Ansicht der Akademie solche Bestrebungen gefördert werden. Dagegen wird vor einer Anhäufung von Turmhäusern gewarnt und zur Vorsicht geraten bei ihrer Verwendung zu Wohnzwecken.

KIRCHLICHE KUNST AUF DER DEUTSCHEN GEWERBESCHAU. Auf der Deutschen Gewerbeschau München 1922 wird auch die kirchliche Kunst einen breiten Raum einnehmen. In der unter Professor Berndls Leitung zusammengestellten Ausstellung für kirchliche Kunst und in dem Kultbau von Professor Peter Behrens ist Künstlern Gelegenheit gegeben, ihr Können auf diesem Gebiet zu zeigen. Es ist sehr erwünscht, daß auch neue Glasbilder und farbige Mosaiken zur Ausstellung gesandt werden, wozu nachdrücklich die Unterstützung von Kirchengemeinden und Stiftern angerufen werden muß. Diese würden durch Auftragserteilung solcher Aufgaben im jetzigen Zeitpunkt nicht nur Künstler in ihrer Arbeit fördern, sondern auch Gelegenheit haben, zu außerordentlich billigen Preisen gute Entwürfe zu erhalten, falls diese Arbeiten nach ihrer Fertigstellung zuerst auf der Ausstellung in München gezeigt werden dürfen. Die Vermittlung übernimmt die Geschäftsstelle des Deutschen Werkbundes, Berlin W 35, Schöneberger Ufer 36a I.

BAUKUNST IM LICHTBILD. Im Zusammenhang mit der Vorführung von Kulturfilmen wissenschaftlichen, technischen und gewerblichen Inhalts soll auch neuzeitliches, architektonisches Schaffen durch eine Auswahl der besten, seit 1900 in Deutschland entstandenen Bauten den Besuchern der Deutschen Gewerbeschau München 1922, in stehenden Lichtbildern gezeigt werden.

Die Bauten sollen nach ihrer Bestimmung zusammengefaßt vorgeführt werden, also etwa in folgenden Gruppen:

Wohnhäuser, Siedlungsbauten, Kaufhäuser, Schulen, wissenschaftliche Institute, Kirchen, Theater, Krankenhäuser, Fabriken und andere industrielle Bauten, Brücken, Friedhof- und Gartenanlagen, Denkmäler usw.

Für die Auswahl der Bilder ist neben dem baukünstlerischen Wert des Objektes, der in erster Linie in Frage kommt, auch eine gute bildmäßige, für die Vorführung im Lichtbild geeignete Wirkung der Aufnahme Bedingung.

Zur Einsendung von Abbildungen sind sowohl private wie beamtete Architekten, Behörden, auch Baufirmen zugelassen, letztere jedoch nur dann, wenn sie den betreffenden Bau selbst entworfen haben und nicht etwa den Bau nur ausgeführt haben.

Die Einsendung der Unterlagen muß kostenlos, und zwar spätestens bis 1. Januar 1922 erfolgen, für Norddeutschland an die Geschäftsstelle der Deutschen Gewerbeschau (Architekt Baur) in Berlin W 35, Schöne-

berger Ufer 36a I, für Süddeutschland an die Geschäftsstelle der Deutschen Gewerbeschau in München, Theresienhöhe 4a.

Die Auswahl der vorzuführenden Bilder erfolgt durch eine Jury, deren Zusammensetzung noch bekanntgegeben wird. Den Hauptsammelstellen soll dadurch schon vorgearbeitet werden, daß in den einzelnen größeren Städten, in denen Fachverbände (Architekten- und Ingenieurvereine, Bund deutscher Architekten usw.) bestehen, die Bilder gesammelt und von in diesen Fachverbänden aufgestellten Juroren ausgewählt werden. Es schließt das aber nicht aus, daß auch außerhalb solcher Fachverbände stehende Herren sich beteiligen können. Diese müßten ihre Bilder entweder ebenfalls an die örtlichen Sammelstellen oder an die nächste Hauptsammelstelle unmittelbar einsenden.

Die Bilder sind möglichst in Abzügen auf Glanzpapier und in Größen nicht unter 9 × 12 einzusenden. Kleinere Bilder und andere Reproduktionen können nur verwendet werden, soweit sie zur Herstellung von Diapositiven (o × 12 cm) geeignet sind. Dagegen sind größere Formate sehr erwünscht. Auf jedem Bild ist auf der Rückseite genau anzugeben: der Name des entwerfenden Architekten, die Bezeichnung des Baues, Ort und Entstehungsjahr des Baues, sowie genaue Anschrift des Einsenders des Bildes.

Die Herstellung der für die Vorführung nötigen Diapositive wird von der Ausstellungsleitung besorgt. Sollten die Einsender von den gewählten Bauten bereits Diapositive im Format 9 × 12 oder 8½ × 10 cm besitzen, so können auch diese gleich eingeschickt werden.

Zur Deckung der Kosten für Herstellung der Diapositive, für Stromverbrauch usw. wird ein einmaliger Betrag von 10 M. pro Bild erhoben. Die Diapositive bleiben im Besitz der Gewerbeschau. Die Ausstellungsleitung ist bereit, für die Einsender je ein weiteres Diapositiv gegen Ersatz der Selbstkosten mit herstellen zu lassen. Dahingehende Wünsche sind gleich bei der Einsendung mitzuteilen.

Die Rücksendung der nicht gewählten Bilder erfolgt auf Kosten der Gewerbeschau.

Die ausgewählten Bilder bleiben im Besitz der Gewerbeschau, sofern nicht Besonderes vereinbart wird.

HEMMUNGEN. In Hermsdorf bei Berlin verlangt die zuständige Behörde bei Erteilung von Bauerlaubnis an ungeregelten, in Erdschüttung fertiggestellten und förmlich festgestellten Straßen neuerdings die Hinterlegung von Anliegerbeiträgen, obwohl der Straßenbau vielleicht erst nach Jahrzehnten stattfinden wird und die Eigentümer auf Straßenbau und -berohrung völlig verzichten wollen. Für 20 Meter Straßenfront forderte die Behörde trotzdem die Zahlung von 3500 M. und die Eintragung einer erststelligen Sicherungshypothek von 7500 M., bei einer Eckparzelle sogar insgesamt über 30000 M. Sicherheiten. Da das Netto-Rohland nur etwa 5—6000 M. kostet, wird als Regelungsaufwand von Amts wegen nicht weniger als 200—500% des „Bodens“ erfordert. Wer kann und soll da noch siedeln? Überdies ist es unsinnig, den Eckparzellen im Gebiete der weiträumigen Bauweise deren gesamte Anliegerbeiträge nach der Frontlänge aufzubürden. Das kann kaum in der Stadt durch erhöhten Ertrag der stärkeren Eckbebauung ausgeglichen werden. Bei niedrigen Bauklassen muß die Verteilung der gesamten Straßenbaukosten nach der Fläche der Bauplätze, und nicht nach deren Straßenfront erfolgen. Selbst dreigeschossiger Reihenbau erfordert gleiches Verfahren.

Die Handwechselabgaben und die einfachste Drahtzauneinfriedigung beanspruchen heute mindestens 40—50% des Kaufpreises, wenn dieser, wie üblich, höchstens 5—7 M. (d. h. ½ Stunde Arbeitslohn) je Quadratmeter rohen Nettobaulandes in den bürgerlichen städtischen Wohnvororten bei guter Verkehrslage beträgt. Man bedenke weiter folgendes: In einem entfernteren Vorort wird eine Parzelle für nur 2—4000 M. erworben. Der Drahtzaun nebst Brunnen kostet mindestens ebensoviel, desgleichen die einfache gärtnerische Anlage. Die einfachste Holzlaube kostet mindestens 10000 M. Aber der Gesamtwert des Grundstücks womöglich einschließlich des eigenen Arbeitsaufwandes unterliegt jetzt der Grundsteuer, bei Verkauf der Umsatzsteuer. Der eigene Arbeitsaufwand ist bei Berechnung etwaiger Wertzuwachssteuer nicht anrechnungsfähig, obwohl er in der Regel viele Tausend Mark an Wert darstellen wird. Noch schlimmer wird die steuerliche Überbürdung, wenn auf dem billigen Grundstück ein massives Wohnhäuschen entsteht, das 20 bis 50 mal teurer ist, als der „Boden“, und 10 bis 30 mal teurer als die geregelte „Baustelle“. Auch deren Regelungsaufwand ist leider Steuerobjekt. Die Bodenreform will zwar theoretisch nur den „Boden“ besteuern und bezeichnet sogar die weitere steuerliche Belastung ausdrücklich als „unsozial“. Aber sie tut überhaupt nichts, um uns wenigstens schleunigst das Kleinsiedelungswesen von unerträglicher Überbürdung zu befreien. Selbst mit den jetzt endlich zugestandenen steuerlichen Erleichterungen bei Verwendung von Privatkapital zum Wohnungsbau werden sich schwerlich Baulustige für den Mietwohnungsbau finden. Damit ist nur ein gewisser Anreiz zum Eigenheimbau für wohlhabende Schichten gegeben. Miethäuser können und werden erst erstehen, wenn deren Wirtschaftlichkeit nicht mehr durch Zwangswirtschaft völlig außer Frage steht.

Sodann fehlt es an ausreichendem Hypothekenkredit. Die Praxis der Siedlertätigkeit ist anscheinend an den meisten amtlichen Stellen nicht bekannt. Die Herren sollten selbst einmal siedeln oder eine Anzahl Siedelungen und Selbsthilfesiedler um Berlin als moderner Harun al Raschid unerkannt besuchen. Sie würden viele traurige Erfahrungen zu hören bekommen.

Dr.-Ing. Wehl

DIE UMWANDLUNG DER BELLEVUESTRASSE aus einer vornehmen Wohnstraße in eine verkehrsreiche Geschäftsstraße wird in kurzem einen weiteren Schritt tun. Die Ecke an der Viktoriastraße soll unter teilweiser Verwendung des Patrizierhauses einem künstlerischen Monumentalbau weichen, in dem eine Konditorei, ein Modehaus und Bureauräume ihren Platz finden werden. Die bevorzugte Lage und die Verantwortlichkeit, besonders unter den gestiegenen Baukosten, ein charakteristisches Zeitdokument zu schaffen, veranlaßte den Eigentümer zur Ausschreibung eines hochdotierten Wettbewerbs unter Führung des Berliner Architektenvereins, zu dem nicht weniger als 76 Entwürfe eingelaufen waren. In achtstündiger Sitzung hat der Beurteilungsausschuß des Architektenvereins seine Wahl getroffen. Die vier Preise fielen an die Architekten Gebrüder Hennings, Lipp, Dr.-Ing. Siedler und Kaiser. Drei weitere Entwürfe (Wilhelm Bellinger und Fritz Schock) wurden zum Ankauf empfohlen. Dis Lösung der Bauaufgabe bietet wegen der Eigenart der Grundstücke, seiner Lage und Zweckbestimmung außergewöhnliche Schwierigkeiten, so daß die Arbeit der Schiedsrichter sehr mühevoll war. Die Architektur der Herren Dr.-Ing. Siedler und Kaiser dürfte, wie wir hören, anscheinend Aussicht auf Verwirklichung haben, weil sie unter Verwendung sparsamster Ausdrucksformen durch ihre Eigenart, Betonung des Eckschwerpunktes und Anpassung an die Umgebung der gestellten Aufgabe am besten gerecht wird. Die anderen mit Preisen bedachten Lösungen zeigen zwar tüchtiges Können und gute Grundrisse, sind aber weniger glücklich in ihrer Erscheinung, teils durch die Wahl herkömmlicher Ausdrucksmittel, teils durch vorzugsweise Betonung der Schauseite an der Viktoriastraße.

DER UMBAU DES KROLLHAUSES am Berliner Königsplatz zu einer Volksbühne hat begonnen. Er erfolgt nach dem Entwurf des Berliner Architekten Oskar Kaufmann, des Erbauers der Freien Volksbühne am Bülowplatz, unter Schonung der alten Fassade. Der Verband der Freien Volksbühnen, dem das Haus vom preußischen Fiskus verpachtet wurde, berechnet die Umbaukosten auf 14—15 Mill. M., für einen Teil davon leistet die Stadt Bürgschaft.

INGENIEURBAUTEN IN DER LANDSCHAFT. Der Deutsche Bund Heimatschutz und der Deutsche Werkbund haben sich zu einem Plane zusammengetan, der die Industriebauten, ihre gute Gestalt und Wirkung in der Landschaft mit besonderer Berücksichtigung der Aufgaben der Wasserwirtschaft zum Gegenstand hat. Da manche alten und neuen Arbeiten auf diesem Gebiete die notwendige Vereinigung von Wirtschaftlichkeit und Gefühl für die Eingliederung in die Landschaft vermissen lassen, sind zuverlässige Grundlagen für das Gestalten und Durchbilden solcher Aufgaben des Werkbaues, ebenso schlichter handwerklicher wie künstlerischer hochwertiger Art, und Richtlinien für die Pflege der berühmten landschaftlichen und kulturellen Werte unentbehrlich. Diese Grundlagen und Richtlinien sollen an Beispielen gut durchgebildeter Ingenieurwerke aller Zeiten planmäßig herausgearbeitet und in einem umfassenden Werk niedergelegt werden, welches im Verlage Ernst Wasmuth A.-G., Berlin, als Werkbund-Jahrbuch erscheint. Der Plan wird

mit Hilfe berufener Kräfte aus den einzelnen Fachgebieten durchgeführt, um der Praxis ebenso wie dem Nachwuchs der Bauingenieure wegweisend und als brauchbares Rüstzeug zu dienen.

DER VERBAND DEUTSCHER ARCHITEKTEN- UND INGENIEUR-VEREINE, der in Heidelberg tagte, hat dort einen Beschluß dahingehend gefaßt, daß durch Gesetz die Befugnis, sich Architekt oder Ingenieur zu nennen, einheitlich für das ganze Reich geregelt wird und daß im Anschluß daran Kammern gebildet werden müßten, in denen die Architekten und Ingenieure ihre gesetzliche Vertretung finden. Der Verbandsvorstand wurde beauftragt, gemeinsam mit den anderen in Frage kommenden Verbänden Vorschläge der Reichs-Regierung vorzulegen. Die Versammlung schloß sich ferner dem Protest des Vereins Deutscher Ingenieure gegen unzulässige amtliche Verwendung des Wortes „Ingenieur" in Dienst- und Amtsbezeichnungen an.

GROSS-BERLIN. ERWEITERUNG DES SCHÖNEBERG-FRIEDENAUER ARCHITEKTUR-WETTBEWERBS. Die Arbeitsgemeinschaft Schöneberg-Friedenauer Architekten schrieb vor einiger Zeit einen Wettbewerb zur Lösung von drei örtlichen Bauaufgaben des 10. Verwaltungsbezirks aus. Die drei Aufgaben waren: Bebauung der Ceciliengärten, Anlage des Sportplatzes und Vorschläge zur Verbesserung der Straßen und der Platzgestaltung im Verwaltungsbezirk Schöneberg-Friedenau. An Preisen setzte die Arbeitsgemeinschaft Schöneberg-Friedenauer Architekten aus eigenen Mitteln 5000 M. aus. Als Preisrichter tätig zu sein, hatten sich Bürgermeister Berndt-Schöneberg, Prof. Dr.-Ing. Hermann Jansen, Prof. Heinz Lassen-Berlin, Bürgermeister Dr. Muthesius-Schöneberg, Reichskunstwart Dr. Redslob-Berlin, Prof. Dr. Heinrich Straumer B. D. A.-Berlin bereit erklärt. Als stellvertretender Preisrichter Architekt Albert Geßner-Charlottenburg. Als Einlieferungstag war der 1. Dezember 1921 bestimmt worden. Daraufhin hat die Besitzerin der Ceciliengärten, die Bodenaktiengesellschaft Berlin-Nord, für die Teilaufgabe der Wettbewerbs-Bebauung der Ceciliengärten 5000 M. zur Verfügung gestellt. Infolgedessen hat die Arbeitsgemeinschaft Schöneberg-Friedeberger Architekten diese Teilaufgabe von ihren drei selbstgestellten Aufgaben fellen gelassen und fordert jetzt für diese Teilaufgabe sämtliche im Landesbezirk Brandenburg des Bundes Deutscher Architekten wohnenden Architekten zur Beteiligung auf. Zur Beurteilung dieser Aufgaben treten Kommerzienrat Werner Lichmann-Zehlendorf und Stadtrat Ernst Splisgart als Preisrichter hinzu. Der Einlieferungstag der Arbeiten wird auf den 1. Januar 1922 festgesetzt und der Einlieferungstermin für die verbleibenden zwei Teilaufgaben: Sportplatz und Stadtplan für die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft Schöneberg-Friedenauer Architekten bis zum 1. Januar 1922 verlängert. Für diese zwei Aufgaben werden die Gesamtpreise von der Arbeitsgemeinschaft aus eigenen Mitteln auf 10000 M. erhöht.

DIE WERBENDE KRAFT DER ARCHITEKTUR. Prof. Dr. Behrens sprach in Dresden aus Anlaß der „Dresdener Werbeschau 1921" über die werbende Kraft der Architektur. Er streifte dabei die Reklame in ihrer Vielgestalt. Ganz unbefriedigt lasse heute noch die Zeitungsanzeige mit ihrem starren Geschäftsstandpunkt. Der Wille zur Suggestion, immer auf dem Wege über den geschmacklichen Takt, habe sich des Ladenfensters bemächtigt. Auch die Verwendung von Wolkenkratzern, von Turmhäusern im Städtebau habe infolge ihrer suggestiven Wirkung ihre Berechtigung. Die moderne Großstadt laufe ziellos in die Breite. Die dritte Dimension, die Dimension der Höhe, runde erst künstlerisch das Städtebild ab, wie die mittelalterlichen Baumeister sie mit Kathedralen und Rathäusern sicherlich mit gleichem Bedacht schon verwendet haben. Die Reklame sei etwas eigenes, gerade durch das Nichtanpassen an die Umgebung wirke sie suggestiv, wie etwa bei der Leipziger Messe oder in einer japanischen Straße. In Leipzig sei bei der letzten Messe zum ersten Male der Versuch gemacht worden, ausgesprochen für Reklamezwecke Flächen zu schaffen. Dieser Versuch sei aber unbefriedigend ausgefallen. Einen ähnlichen Versuch stellte der kommende gelbe Reichsbriefkasten dar.

BAUPLÄNE IN DEN VEREINIGTEN STAATEN. Aus New York wird berichtet: Zwei imposante Bauprojekte werden jetzt in den Vereinigten Staaten in Erwägung gezogen, das eine in New York, das andere in San Franzisko an der Küste des Stillen Ozeans. In New York soll mit einem Kostenaufwand von 100 Mill Dollar eine Brücke über den Hudsonfluß gebaut werden, um New York mit der Küste des Staates New Jersey zu verbinden. Die Pläne für eine 6540 Fuß lange Brücke mit einer Flußspannweite von 3240 Fuß sind schon genehmigt und mehrere Konsortien befassen sich mit der Aufbringung des Geldes. An der Westküste von Amerika hat die Stadt San Franzisko eine Petition an das amerikanische Kriegsministerium gerichtet, betreffend den geplanten Bau einer Brücke, eines Tunnels und einer Chaussee über die Bucht von San Franzisko. Auch dieses Projekt erfordert einen Kostenaufwand von 100 Mill. Dollar und soll den Weg von San Franzisko, das auf einer Halbinsel zwischen dem Stillen Ozean und der Bucht von San Franzisko liegt, abkürzen. Der New Yorker „Globe" schreibt darüber: In San Franzisko verpflichtet sich jeder Mann, jede Frau und jedes Kind, 100 Dollar zu zahlen, um in Zukunft mit einem Eisenbahnwagen über das naheliegende Wasser fahren zu können. Alle Zeitungen drucken Bilder von den projektierten Brücken ab. Aber das ist ganz natürlich, sozusagen unvermeidlich. Der Amerikaner reist zum Vergnügen, das beweist der Verkehr an Samstagen und Sonntagen. Er reist, um seine Geschäfte zu besorgen. In New York allein drängen sich zweimal im Tage Millionen in die Tramwagen der Straßen, in die Eisenbahnwagen der Hoch- und Untergrundbahn. Man könnte den Amerikaner ein Perpetuum mobile nennen, und die zwei Kolossalbrücken sind nur der höchste Ausdruck dieses Charakterzuges.

SCHLOSS NIEDERSCHÖNHAUSEN ALS VOLKSBILDUNGSHAUS. Das bekannte, geschichtlich und künstlerisch bedeutungsvolle Schloß Niederschönhausen, der einstige Wohnsitz der Königin Sophie Charlotte, soll einem neuen Zweck nutzbar gemacht werden. Das Ministerium für Wissenschaft, Kunst und Volksbildung ist grundsätzlich bereit, das Schloß für diesen Zweck der neuen Stadtgemeinde Berlin unter gewissen Bedingungen zur Verfügung zu stellen. Für Wohn- und Bureauzwecke kommen die Räumlichkeiten des Schlosses nicht in Betracht. Eine Kommission des Unterrichtsministeriums hat das Schloß Niederschönhausen besichtigt. Nach dem Ergebnis dieser Besichtigung ist zu erwarten, daß die Innenräume des Schlosses zur Aufnahme einer Volksbücherei und Lesehalle, zur Veranstaltung von Kunstausstellungen und anderen Volksbildungszwecken benutzt werden können. Eine endgültige Entscheidung ist jedoch noch nicht getroffen.

DIE BAUKUNST DER SIAMESEN. So primitiv vielfach auch die Wohnstätten der Ostasiaten sind, in ihren Tempelbauten offenbart sich ihre oft überraschende Formenkunst, und die hierbei angewandte architektonische Vielgestaltigkeit ist es, die vor allem das Auge des Abendländers gefangen nimmt. In höchster Entwicklung steht die Tempelbaukunst in den Ländern des Buddhismus, und namentlich in Siam zeigt sie die überraschendsten architektonischen Ausdrucksmöglichkeiten. Ein umfangreiches Werk von Karl Döhring über „Buddhistische Tempelanlagen in Siam" läßt mit seinen zahlreichen und vortrefflichen Bildern diese Zauberwelt des Ostens vor uns lebendig werden, gibt aber weit mehr als nur eine der sonst meist üblichen bewundernden Schilderungen in Wort und Bild. Es zeigt, was für Baukünstler die Siamesen sind, und wie Paulsen in der „Bauwelt" betont, sind die siamesischen Bauwerke wohl geeignet, auch abendländischen Architekten Anregungen zu geben.

Der buddhistische Tempel in Siam ist ein ummauerter Bezirk, mit Gebet- und Versammlungshallen, Pavillons, Toren, Denkmälern, allerhand kleinen Schutzbauten über Heiligtümern, z. B. Reliquien. Alles das ist sorgsam nach Achsen geordnet; die Achsen entsprechen den Himmelsrichtungen, die Abmessungen sehr oft den einfachsten Zahlenverhältnissen, z. B. 1 : 2. Ähnliche Rechtecke sind häufig. Die Hallen haben manches, was in der Anlage den griechischen Tempeln verwandt ist; doch sind die Dächer steil wie gotische Dächer, die Säulen und Pfeiler sind durchweg schlanker. Architrave sind nur in den Abmessungen des Holzbaues üblich. Die aus diesen Teilen errichteten Bauten stehen sicher unserer heimischen Baukunst, die gefühlsmäßig stark vom Holzbau bestimmt ist, sehr viel näher als der klassizistische Steinbau. Nun ist es sehr merkwürdig, daß bei starren Achsen und Größenverhältnissen die Einzelheiten nach elastischen Linien gebildet sind. So haben die Mauern ein elastisches gebogenes Profil; die Säulen eines Tempelumfangs neigen sich leicht nach

innen; alle dicken Balken, auch die Giebelfußlinien hängen ein wenig durch. Ja, auch die Türen der offenen Durchgänge haben leicht geneigte Leibungen.

Als Denkmäler, als Gehäuse über Heiligtümern haben die Siamesen das Motiv der indischen Stupa, das glockenförmig gebildete, im Grunde runde oder achteckige Bauwerk, ungemein vielfältig ausgebildet, vom kleinen Schmuckstück der Höfe bis zum hohen Turm. Auch bei verschwenderischem Reichtum der Ausbildung hat die Umrißlinie eine seltsam feine Schwingung. Zu dem Reichtum der Formgeubng gehören die in Siam beliebten Verkröpfungen und vielteiligen Gesimse. Diese und ähnliche Künste ergeben einen besonderen Reiz, der auch unserem künstlerischen Reizhunger wohl Genüge tun könnte.

Was an Schmuck in Siam möglich ist, übrigens auch dort durch das feuchtheiße Klima häufiger Erneuerung bedarf, paßt freilich durchweg nicht für unsere Verhältnisse. Trotzdem wird man in den Schnitzereien, den Mosaiken, Reliefs, den überaus zierlichen freien Endigungen der Türme und Giebel, an den Wandbekleidungen aus glasierten Fliesen mit Marmor seine Freude haben.

Die siamesischen Tempel sind fast ausnahmslos Klöster. So reich die dem Gottesdienst gewidmeten Bauten sind, die Wohnung der Mönche ist von rührender Einfachheit. Dabei sind unter den Mönchen viele Mitglieder der obersten gesellschaftlichen Schichten. Für einen großen Teil des Volkes, auch für die Prinzen des königlichen Hauses, ist mehrjähriges Mönchtum, das oft viele Jahre dauert, üblich oder gar Pflicht.

DAS NEUBAUPROJEKT DER ORTSKRANKENKASSE LEIPZIG. Die jetzigen Räume der Ortskrankenkasse in der Gellertstraße 7/9 haben sich schon längst als zu klein für den Riesenverkehr erwiesen, müssen doch täglich 3000—4000 Besucher abgefertigt werden. Auch die Art der Verbindung der einzelnen Abteilungen, die sich in verschiedenen Grundstücken befinden, muß als ungenügend bezeichnet werden. Hierunter litt die Abfertigung des Publikums, die schon zu den lebhaftesten Klagen Anlaß gegeben hat. Für den Vorstand der Kasse ergab sich daher die dringende Notwendigkeit auf Abhilfe bedacht zu sein und Vorsorge zu treffen, daß die Kasse auch in der nächsten Zukunft den an sie herantretenden weiteren Aufgaben gewachsen ist.

Er entschloß sich daher, unter acht angesehenen Leipziger Architekten einen Ideenwettbewerb darüber auszuschreiben, ob für die Kasse die geeigneten Diensträume besser durch einen Umbau oder einen Neubau zu schaffen sind. Als Platz für einen Neubau wurde in dem Preisausschreiben ein Platz an der Frankfurter Straße (gegenüber dem Frankfurter Torhaus) bezeichnet, dessen Überlassung von der Stadtgemeinde erhofft wird. Von sieben Architekten sind sechs Umbau- und fünf Neubauprojekte eingegangen. Das Preisgericht hat in langen Sitzungen die Entwürfe durchgearbeitet und sich schließlich einmütig entschieden, die Preise wie folgt zu verteilen:

Je einen ersten Preis den Neubauprojekten „Platzgestaltung“ und „Innenhof“, beide von Architekt Otto Droge (B. D. A.), den zweiten Preis dem Projekt „Neubau“ von Baumeister Oskar Schade in Leipzig unter Mithilfe seines Angestellten Architekt Hans Voigt, und den dritten Preis dem Umbauprojekt „Gellertstraße“ von den obengenannten Preisträgern Schade und Voigt.

Maßgebend für die Entscheidung des Preisgerichts war die Erwägung, daß alle Umbauprojekte dargelegt haben, daß das erstrebte Ziel der Vereinfachung der Verwaltung mit einem Umbau nicht in gleicher Weise zu erreichen ist wie mit einem Neubau. Die Abfertigungsstellen sind das Gerippe der Krankenkasse, sie müssen für das Publikum bequem zugänglich sein. Das Preisgericht war der Ansicht, daß das Projekt „Platzgestaltung“ diesem Baugedanken am besten Rechnung trägt, und daß das auch am meisten von allen Projekten zur Ersparnis von Personal beitragen werde. Das Projekt „Innenhof“ hat dagegen u. a. den Vorzug, daß das Publikum auf dem Innenhof eine Aufenthaltsmöglichkeit für die Zeit vor der Kassenöffnung hat. Das oben im Bilde wiedergegebene Projekt erfährt nach dieser Richtung einige kleine Abänderungen, im übrigen wird, wie besonders hervorgehoben sei, zunächst nur das lange Hauptgebäude an der Frankfurter Straße errichtet, die anderen Anbauten sollen erst dann errichtet werden, wenn die Räume eine Erweiterung erfordern.

Daß der Entwurf „Platzgestaltung“ durch die nicht alltägliche Gliederung der Masse auch eine gute städtebauliche Wirkung im Interesse der Verschönerung des Stadtbildes am Frankfurter Tor verspricht, sei nebenbei erwähnt.

Da für die Kasse die Beschaffung des erforderlichen Baukapitals, etwa 12840000 M., wozu noch 1 Million M. für Neubeschaffung von Mobiliar kommen, ohne größere Schwierigkeiten möglich sein wird, kann alsbald mit dem Bau begonnen werden.

Das große Bauvorhaben der Ortskrankenkasse wird durch die Beschaffung von Arbeitsgelegenheit auch für die Stadt Leipzig und für die weitesten Kreise der Einwohnerschaft von Bedeutung sein. Es ist deshalb sehr zu wünschen, daß alle berufenen Stellen, wie Vorstand und Verwaltung der Ortskrankenkasse, hoffen, das Bauvorhaben nach Möglichkeit fördern.

Im Neuen Rathause sind seit Montag die auf das Preisausschreiben eingegangenen Entwürfe öffentlich ausgestellt.

DAS NEUESTE RIESENBAUPROJEKT. Ein Palast für Weltkultur und Weltwirtschaft in Leipzig. Über ein neues Riesenbauprojekt in Leipzig teilt man uns mit: Zu einem Palast für Weltkultur und Weltwirtschaft hat ein Leipziger bildender Künstler E. Klotz, ein ehemaliger Schüler Max Klingers, einen architektonischen Entwurf geliefert. Der neue Meßpalast soll an der Brandenburger Straße, also zwischen Hauptbahnhof und Hotel Continental, entstehen, dort, wo sich jetzt die langen Geräteschuppen und die beiden kleinen Gebäude für die Güterexpedition der Leipzig-Dresdner Bahn befinden.

Die meisten neuen Meßhausprojekte sind bekanntlich an der Platzfrage gescheitert. Gegen die Bebauung des Schwanenteichgeländes wendeten sich die städtischen Kollegien und weite Kreise der Bevölkerung; andere Projekte erforderten zu ihrer Verwirklichung die Niederlegung ganzer Häuserblöcke oder beanspruchten einen vom Meßzentrum zu weit entfernten Bauplatz. Bei dem neuesten Meßhausprojekt scheint dagegen die Platzfrage recht glücklich gelöst worden zu sein, vorausgesetzt, daß der Eisenbahnfiskus mit einer Verlegung der Schuppen einverstanden ist und das Gelände für den Meßbau zur Verfügung stellt. Geschieht dies, dann wäre nicht nur die schwierige Platzfrage glänzend gelöst, sondern gleichzeitig auch die bedeutsame Frage des Meßgütertransports.

Der „Palast für Weltkultur und Weltwirtschaft“, wie sein geistiger Urheber ihn nennt, steht hinsichtlich seiner Größe kaum hinter dem einst geplanten Welthandelspalast zurück, denn jener soll ebenfalls etwa ein Dutzend Stockwerke hoch werden und außer zahlreichen Meßräumen für die chemische, optische, Elektrizitäts-, Montan-, Maschinen und Bekleidungsindustrie, für Kunstgewerbe, Kinematographie, Verlagsbuchhandel, Lehrmittel usw. im Erdgeschoß Verkaufsläden, eine Gastwirtschaft, einen großen Kongreßsaal, ein Kino, im Dachgeschoß ein Schwimmbad und auf dem Dache Licht- und Luftbäder, vielleicht auch eine Kurpromenade und andere nützliche Einrichtungen enthalten.

Gegenüber dem Meßpalast soll ein Hotel entstehen, ein riesiges Eckgebäude, dessen einer Giebel an das in der Brandenburger Straße befindliche Postgebäude und mit dem anderen Giebel an das Hotel Continental stoßen soll. Der architektonische Entwurf zu diesem Hotelbau ist von bestechender Schönheit.

Die Frage der Beschaffung der Baukosten, die im Hinblick auf die Größe des Bauwerkes natürlich nicht gering sein werden, ist noch nicht genügend geklärt. Großindustrielle haben bereits ihre Förderung und Unterstützung des Projektes zugesagt, auch vom Reich, Staat und Stadt, sowie vom Meßamt erwartet der Urheber des Projekts umfassende Förderung.

Auf Einzelheiten des Projektes soll heute nicht näher eingegangen werden, da wir mit der heutigen Veröffentlichung zunächst nur den Zweck verfolgen, unsere Leser über das neueste Meßhausprojekt zu unterrichten.

Verantwortlich für die Schriftleitung: H. de Fries, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 31. — Inseraten- :-: annahme Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W, Markgrafenstr. 31. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen G. m. b. H. & Co., Wittenberg. :-:

JAHRG. XVIII 1921 HEFT 9/10

DER STÄDTEBAU

MONATSHEFTE FÜR STÄDTEBAU UND SIEDLUNGSWESEN

HERAUSGEBER H. DE FRIES, BERLIN

GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE UND CAMILLO SITTE :: VERLAG VON ERNST WASMUTH A.-G., BERLIN W8

BEBAUUNG DES BAHNHOFGELÄNDES IN WILHELMSHAVEN.

Von Stadtbaurat ZOPFF, Wilhelmshaven. Hierzu die Tafeln 41—45.

Wenn eine veraltete Bahnhofsanlage neuen Verkehrsbedürfnissen weichen muß, so taucht fast regelmäßig die Frage auf, ob der neu zu errichtende Bahnhof aus dem Stadtinnern weiter hinaus zu verlegen ist. Das Für und Wider ist oft nicht leicht zu entscheiden und verursacht zuweilen heftige Kämpfe bei der Bürgerschaft und bei den beteiligten Behörden. In der Bürgerschaft herrscht meist die Neigung vor, den Bahnhof im Innern der Stadt festzuhalten, während die Eisenbahnbehörden und Stadtbauungsämter oft die gegenteilige Ansicht vertreten.

In Leipzig ist es den Bürgern unter Berufung auf ihre vorwiegenden Handelsinteressen gelungen, den großen, neuen Bahnhofsbau auf der alten Stelle im Innern der Stadt durchzusetzen, trotzdem der Eisenbahnverwaltung hierbei jährlich ganz außerordentlich hohe Betriebskosten entstehen, durch die sehr gewagte Zusammenschnürung der aus allen Richtungen einkreuzenden Strecken.

In Frankfurt, Wiesbaden, Stuttgart, Geestemünde und anderen Städten ist der Bahnhof zum Vorteil für die Stadtentwicklung weiter hinausverlegt worden. Das freigegebene Gelände wurde in Frankfurt in so kurzer Zeit wieder bebaut, daß viele glaubten, der Bahnhof wäre besser noch weiter hinausgeschoben worden.

Immer sind auf dem freiwerdenden Bahngelände bedeutsame städtebauliche Aufgaben zu lösen. Das gilt auch für Wilhelmshaven. Der alte Bahnhof kehrt hier dem Hauptteil der Stadt den Rücken zu, so daß der Ankömmling zunächst auf Gemüsegärten blickt. Jeder klare Zusammenhang mit den Hauptverkehrsstraßen fehlt. Durch die starke Entwicklung der Stadt ist die Beschaffenheit und Lage des alten Bahnhofs schon vor dem Weltkriege unhaltbar geworden. Die Hinausschiebung der ganzen Bahnhofsanlage um 700 m bis an die Grenze der oldenburgischen Zwillingsstadt Rüstringen bringt den Bahnhofsverkehr leichterweise in übersichtlichen Zusammenhang mit dem Stadtverkehr.

Leider ist die Stelle, an welcher der Neubau von der früher oldenburgischen Eisenbahndirektion geplant ist, zu beengt und muß durch Abbruch von vier Häusern mindestens auf das Maß des Modellplanes gebracht werden. Wegen der allgemeinen Wohnungsnot, an der auch Wilhelmshaven in hohem Maße leidet, ist der Abbruch der vier Häuser und die Platzerweiterung nach Süden auf später zu verschieben. Dies läßt sich leicht durchführen, da die Gesamtanordnung der Bahnhofsplanung darauf Rücksicht nehmen kann und die Errichtung der Baulichkeiten in zwei Abschnitten möglich ist. (Abb. Tafel 41.) Das für die Stadtbebauung erschlossene Gelände ist 14 ha groß und zerfällt in zwei Teile. Der eine Teil auf dem alten Bahnhofsgebiet sucht mit seinen Straßenzügen in geschlossener Bauweise den Anschluß an das nördlich angrenzende Geschäftsviertel. Der andere südliche Teil wird von dem sogenannten Rosengartengleis durchschnitten und leitet mit seiner offenen Bauweise in das freie Hafengelände über. Die störende Gleisanlage soll leider als Zufahrt zur Reichswerft bestehen bleiben. Bei der für das Rosengartenviertel gewählten offenen Bauweise kann man sich, wenn auch schwer, damit abfinden. Die Gleise werden in Hecken eingefaßt und laufen teils neben der Straße, teils schmalen Fußwegen entlang. Die häßlichen Rückseiten der alten Häuserblocks westlich des Rosengartenviertels werden durch leicht bewegte Fronten geschlossen, die sich

der freien Gruppierung der vorgelagerten Einzel- und Gruppenhäuser anpassen. Bei dem hier bereits neu errichteten Gewerbeschulgebäude gibt der vorgestreckte Saalanbau die Überleitung von der hohen, geschlossenen zu der niedrigen aufgelösten Bauweise.

Der gesamte Bebauungsplan entspringt zunächst rein wirtschaftlichen und verkehrstechnischen Grundlagen. Aus der bescheidenen Zweckerfüllung und den genau erwogenen örtlichen Bedürfnissen an Geschäfts- und Wohnhäusern und öffentlichen Gebäuden entwickeln sich ganz von selbst städtebauliche Anlagen, aus deren Eigenart und wechselvollen Gestaltung sich allenthalben künstlerische Werte schaffen lassen.

Der Fortfall der Bahnanlage reißt in die Stadt eine weite Lücke. Durch die schräg auf den Bahnhof zulaufende neue Geschäftsstraße wird die verkehrsreiche Marktstraße in nahe Verbindung mit dem neuen Bahnhof gebracht und so die klaffende Wunde schnell wieder geschlossen. Weiterhin wird die teilweise, nur 9 m breite Marktstraße entlastet durch Öffnung der ehemaligen Güterbahnhofstraße, die nur 35 m Abstand von der Marktstraße hat und das Neubaugebiet im Norden begrenzt. Außer Geschäftszwecken soll die Neubebauung hauptsächlich Wohnzwecken dienen und außerdem Platz schaffen für ein Sparkassengebäude, ein neues Stadthaus, eine städtische Badeanstalt und ein Stadttheater. Von einer Zusammenlegung der in Frage kommenden öffentlichen Gebäude ist bewußt Abstand genommen. Die Schaffung eines Forums ist nicht überall zweckmäßig und wirtschaftlich. Die Gebäude am Wilhelmplatz — Theater und Hochhaus — sollen den Anfang bilden zur Ausgestaltung eines Platzes, mit dem der Stadt später einmal ein Herz gegeben werden kann ganz eigener Art.

Für das geschlossen bebaute Wohnviertel ist die Straßenaufteilung in Nordsüdrichtung vorherrschend im Anschluß an das bestehende Straßennetz. Hierdurch erhalten die Wohnungen zum größten Teil die günstige Ostwestlage. Am Südende sind die Straßen weit geöffnet, in zwei Fällen platzartig, ein andermal mit allmählich zunehmender perspektivischer Erweiterung. So gewinnen die Wohnstraßen freien Ausblick ins Rosengartenviertel und nehmen umgekehrt von Süden her Licht und Sonnenwärme voll in sich auf, was bei dem feuchten Seeklima besonders wertvoll ist.

Die Verschiedenartigkeit der Bebauung des nur 14 ha großen Geländes in geschlossener und offener Bauweise, mit öffentlichen Gebäuden, Geschäftshäusern und Wohnhäusern in Hoch- und Flachbau bringt den Ausbau überall gleichzeitig in Fluß und fördert den schnellen Zusammenschluß der alten und neuen Teile des Stadtkörpers. Das ganze Stadtgebiet beim Bahnhof erhält ein abwechslungsreiches, eigenartiges und gegen den jetzigen Zustand vollständig verändertes Aussehen.

Für die Einordnung der öffentlichen Gebäude in den Stadtplan sind besondere Gesichtspunkte maßgebend gewesen. Das Sparkassengebäude, dessen Errichtung am dringendsten ist und dessen Lage an einem Verkehrsbrennpunkt gewünscht wurde, liegt am Laubenplatz, wo die neue Hauptverkehrsader mit den alten zusammenfließt.

Das Bahnhofs- und das Sparkassengebäude bilden die beiden Pole, zwischen denen sich eine neue Verkehrsbahn mit reichem Geschäftsleben naturgemäß entwickeln wird. Das Stadttheater, die Badeanstalt und das Stadthaus sollen erst später gebaut werden. Die Plätze dafür sind deshalb an Stellen vorgesehen, wo die Bautätigkeit nicht sofort einsetzen wird. Durch mannigfache Vorentwürfe sind die günstigsten Grundstücksformen und Größen, die innere Gestaltung und der äußere Aufbau für die öffentlichen Gebäude wie auch die günstigste Parzellierung der Geschäfts- und Wohnhausgrundstücke ermittelt. Auf wirtschaftlichen Grundlagen ist versucht, das Äußerste und Beste herauszuholen. Es sind keine Kulissen hingestellt. Die Baugedanken sind aus der inneren Zweckerfüllung heraus durchforscht und zu lebenswahren Gebilden entwickelt. Nur ein nach allen Richtungen hin durchgearbeiteter Bebauungsplan gibt eine Grundlage und Gewähr dafür, daß kein Eckchen Bauland nutzlos bleibt, daß jedes Bedürfnis an der richtigen Stelle voll befriedigt wird und daß auch alle Wirtschafts-, Verkehrs-, Gesundheits-, Kultur- und Kunstinteressen gewahrt werden. (Abb. im Text und Tafel 45 rechts.) Zum Beispiel hätte die Badeanstalt auf einer von vornherein festgelegten Baustelle nicht so sparsam und zweckdienlich angelegt werden können. Die Baustelle liegt nicht an teurer Verkehrslage, wohl aber in nächster Nähe, unmittelbar von dem verkehrsreichen Laubenplatz erreichbar. Die Form des Bauplatzes ist genau nach dem Bedarf ermittelt. Bei einer nicht planmäßig vorberechneten, sondern zufällig gegebenen Baustelle, ist das Bauland in der Regel entweder zu reichlich oder zu knapp, also unwirtschaftlich in seinen Abmessungen. Nur durch freie Wahl und Gestaltung des Bauplatzes kann ein Höchstmaß von Vorteilen herausgeholt werden. Hier noch die günstige Stellung der Schwimmhallen, die weite Öffnung der Nebenstraße gegen Süden durch die niedrig gehaltenen Trakte für Wannen- und Kurbäder, deren terrassenartige Dächer unmittelbar von den Schwimmhallen aus betreten werden können. Dachgartenartig ausgebildet, in geschützter Lage und voll besonnt geben die Terrassen Gelegenheit für Luft- und Sonnenbäder, welche die Badenden im Sommer in den geschlossenen Schwimmhallen immer schmerzlich vermissen. Die unmittelbare Nähe einer Seewasserspülleitung, welche die Schwimmbassins mit Seewasser speisen soll und noch manche anderen Gründe und Erwägungen waren für die Planung der Badeanstalt an dieser Stelle und in dieser Form ausschlaggebend.

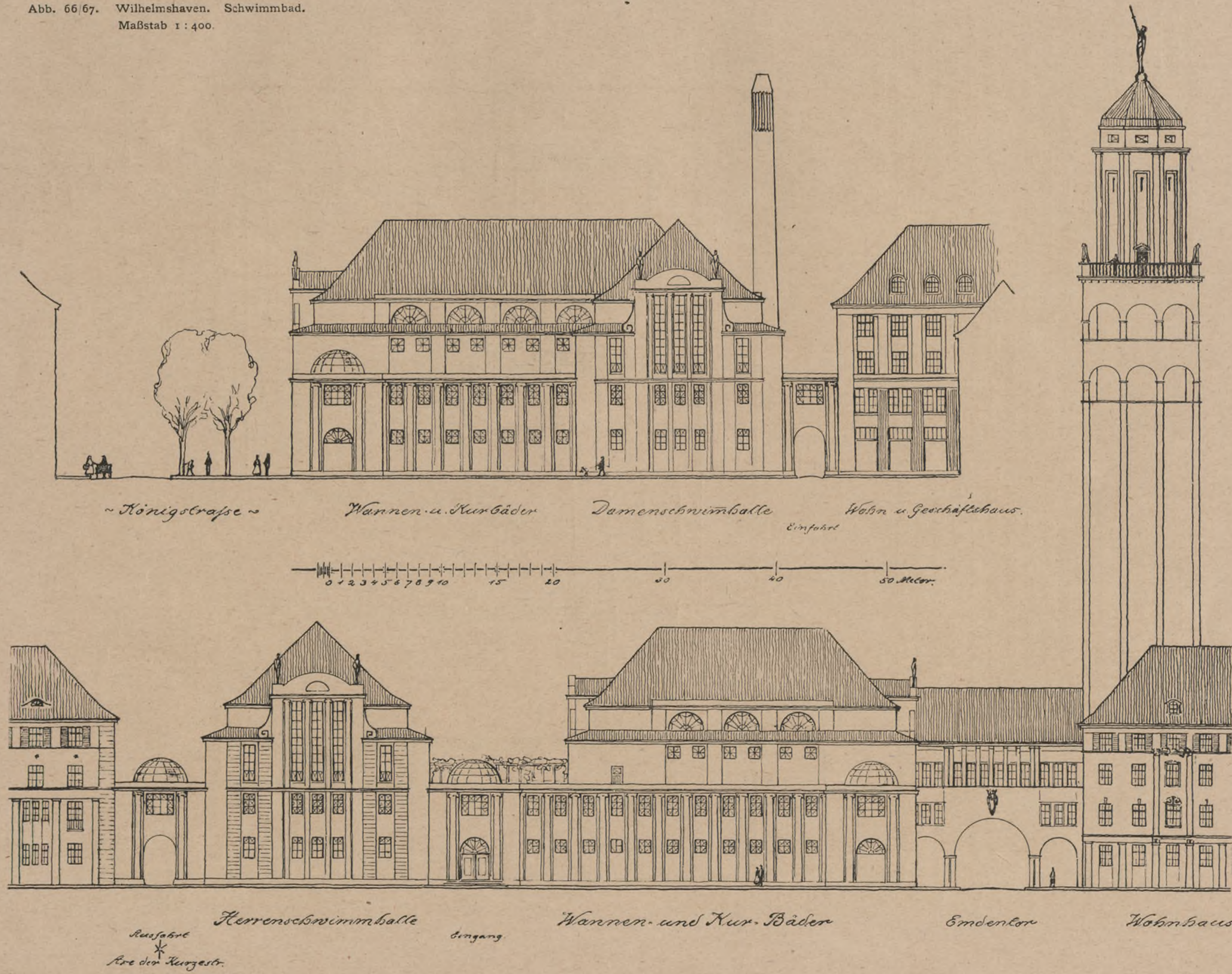
Das Beispiel deutet nur flüchtig an, daß der Bebauungsplan Zweckerfüllung in wirtschaftlichster Form anstrebt, daß er nur Wert hat, wenn er in allen Teilen seinen Daseinszweck voll ausschöpft.

Bei immer gründlicherer Durchbildung bis zur Vollendung in der Wirklichkeit werden dann auch auf Straßen und Plätzen äußerlich Eindrücke entstehen, welche die inneren Werte harmonisch wiederspiegeln.

Städtebaupläne lassen sich am besten beurteilen, wenn zu ihrer Darstellung Mittel verwendet werden, die der Wirklichkeit so nahe wie möglich kommen, wenn neben der Flächendarstellung auf dem Papier die körperliche Wirkung im plastischen Modell veranschaulicht wird. Schon in früheren Zeiten wurde dieses beste Darstellungsmittel mit Erfolg angewendet, besonders zur Barockzeit, die gerade auf städtebaulichem Gebiet hervorragendes geleistet hat.

Im Modell lassen sich die Baumassen, die Gebäudegruppen und Bauteile, die Straßenfluchten und die Platz-

Abb. 66/67. Wilhelmshaven. Schwimmbad.
Maßstab 1 : 400.



bildungen, die perspektivischen Verkürzungen und die Überschneidungen in Fern- und Nahwirkung von jedem Standpunkt aus richtig prüfen und beurteilen. Man kann die Straßen und Plätze fast wie in der Wirklichkeit durchwandern und die immer wechselnden Bilder als Ganzes erleben und alle Baugedanken bis ins Einzelnste in sich aufnehmen.

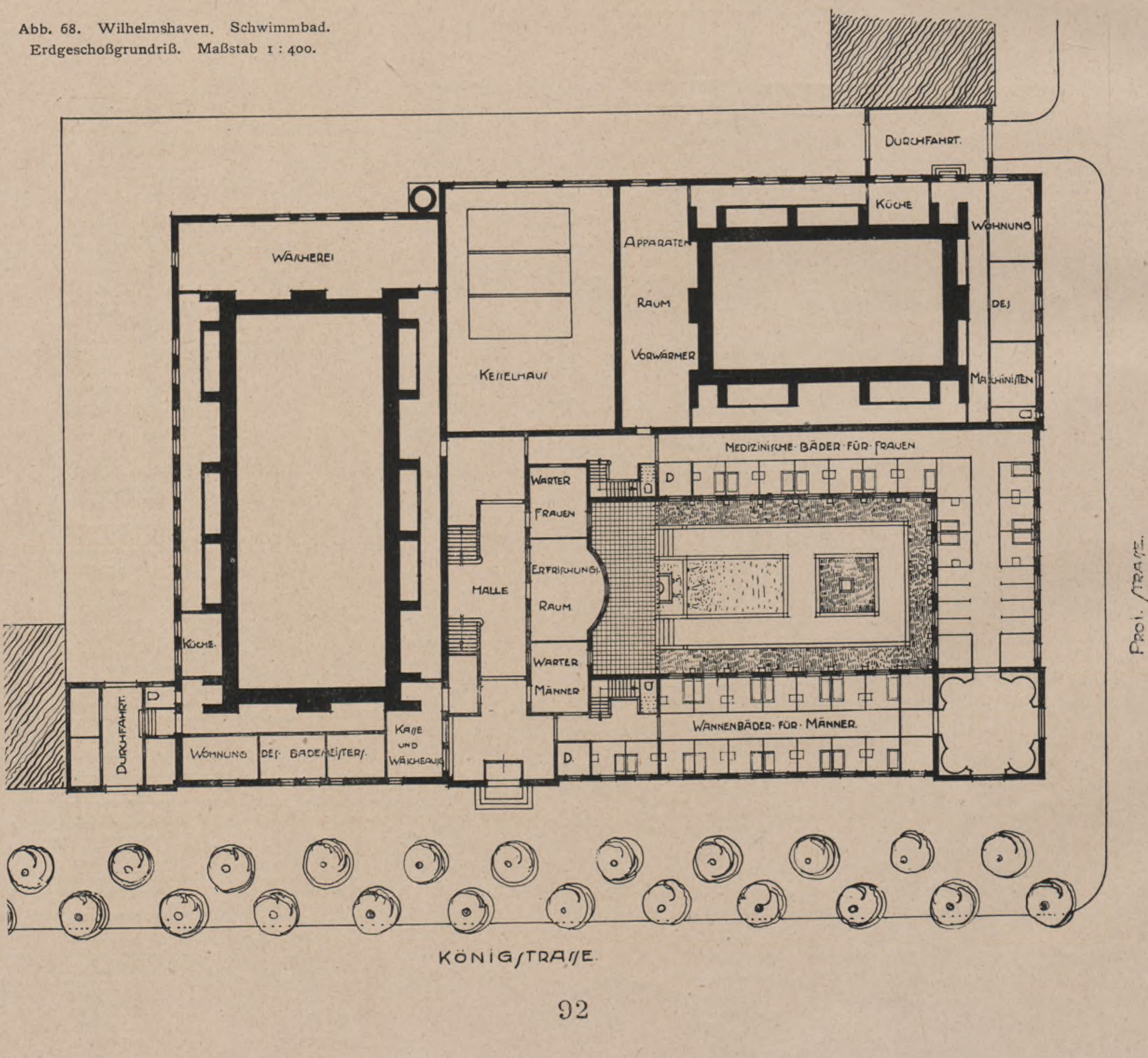
Der geeignetste Stoff zur Modelldarstellung ist das Plastolin. Es läßt sich ohne viel Übung leicht verarbeiten und braucht keinen gelernten Modelleur. Im Zeichensaal wird das Modell erst in groben Massen zusammengebaut, beliebig verändert und durchstudiert. Zum Schluß werden alle Einzelheiten mit dem Modellierholz herausgearbeitet und die Fenster bequemer Weise mit kleinen Holzstempeln eingepreßt. Das Modell bleibt unbegrenzt haltbar und frei von Rissebildung, wenn es mit Firnis bestrichen wird. In der Regel genügt als Maßstab 1 : 200 oder nur 1 : 250 wie im vorliegenden Fall.

Am besten wird der Bebauungsplan in seinen Hauptzügen auf dem Reißbrett und im Modell gleichzeitig festgelegt. Mit Hilfe von Grundriß- und Fassadenskizzen wird der Aufbau unmittelbar im Modell körperlich dargestellt und solange verändert, bis die verschiedenen Baugedanken wechselweise bald auf dem Papier, bald im Modell verarbeitet und durchgebildet sind.

Das Modell erleichtert und vervollkommt nicht nur die Arbeit des Architekten, sondern übermittelt seinen Willen und seine Vorschläge dem Laien in der ihm verständlichsten Form.

Im Gegensatz zur Malerei und Bildhauerei ist die Baukunst nicht auf den Willen des Künstlers allein gestellt. Der Architekt braucht die Mitwirkung von Bauherren, Behörden, Geldgebern und noch vielen anderen, denen er seine Gedanken vorher mitteilen muß, was zum Verständnis und zur Durchführung seiner Ziele unerläßlich ist. Manche Bauherren und Stadtvertreter lassen sich zwar durch

Abb. 68. Wilhelmshaven. Schwimmbad.
Erdgeschoßgrundriß. Maßstab 1 : 400.



schöne Worte bereden oder durch effektvoll gemalte Perspektiven bestechen, sind aber hinterher enttäuscht, wenn alles anders wird, als sie sich eingebildet.

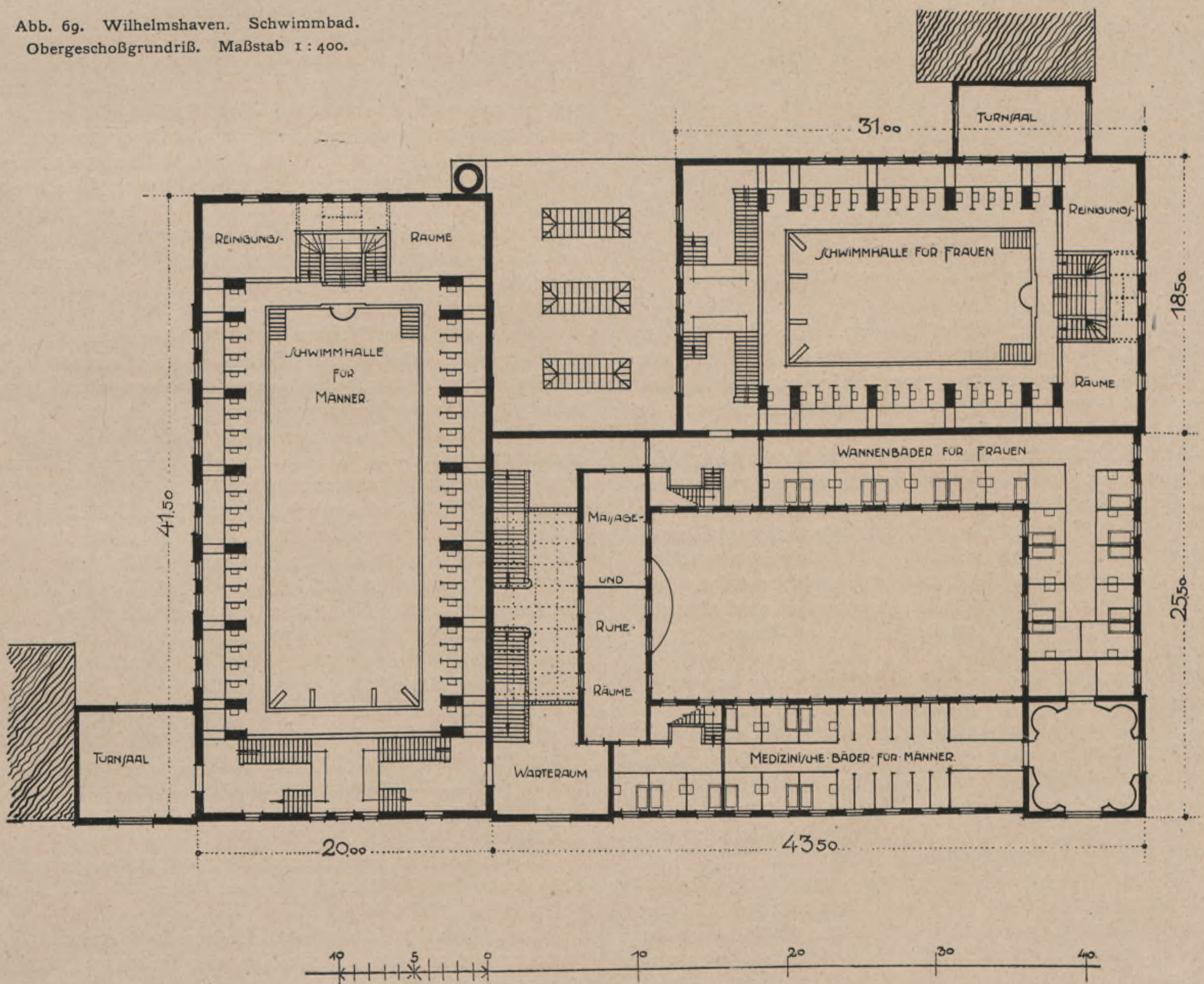
Das Modell ist schon die Wirklichkeit im Kleinen. Die Wirkung kann durch die Übertragung in den großen Maßstab der Natur nicht geschmälert, sondern nur gesteigert werden. Statt der oft verzeichneten unmöglichen Perspektiven lassen sich durch photographische Aufnahmen des Modells alle erdenklichen Bilder schaffen, die stets den Vorzug der Wahrheit verbürgen und viel leichter anzufertigen sind, als mühselig konstruierte Perspektiven.

Um noch einige Gedanken wiederzugeben, aus denen heraus der vorliegende Bebauungsplan entstanden ist, durchwandern wir, vom Bahnhof ausgehend und zu ihm zurückkehrend, die Modellstraßen des neugeplanten Stadtteiles. (Abb. Tafel 42 rechts und Tafel 43 oben.) Der Bahnhofsplatz, der Zutrittsraum zur Stadt soll dem Ankömmling einen freundlichen und würdigen Empfang bieten. Alles steht bequem bereit an der richtigen Stelle; Droschken, Gepäckkarren, Autos und Straßenbahn. Die Mitte des Platzes ist in weitem Umfang vom Fahrverkehr freigehalten. Hier kann der Fußgänger ungestört Umschau halten, die ersten Eindrücke in sich aufnehmen und seinen Weg weiter in die Stadt wählen. Hier ist auch der Treffpunkt von Gesellschaften und Vereinen, die ein gemeinsames Reiseziel zusammenführt und der Platz für festliche Empfänge.

Auskunftsstelle, Polizei und Sanitätswache sowie Warteräume für die Autoverbindungen nach auswärts und für die Straßenbahnlinie zu den Dampfern nach Eckwarden, Wangeroog und Helgoland sind in zwei Torhäuschen untergebracht, welche den Bahnhofszugang flankieren. Diese beiden Platzhäuschen geben dem rastlosen Verkehr sichere Stützpunkte und teilen den Platz der Länge nach rhythmisch auf.

Die den Platz in der Längsrichtung durchlaufende Verkehrsstraße mit Straßenbahn liegt soweit abgerückt vom Bahnhof, daß sie den Verkehr unmittelbar vor dem Bahnhof nicht stört. Die beiden auf den Bahnhof zulaufenden Straßen münden nicht konzentrisch auf den Eingang, son-

Abb. 69. Wilhelmshaven. Schwimmbad. Obergeschoßgrundriß. Maßstab 1 : 400.



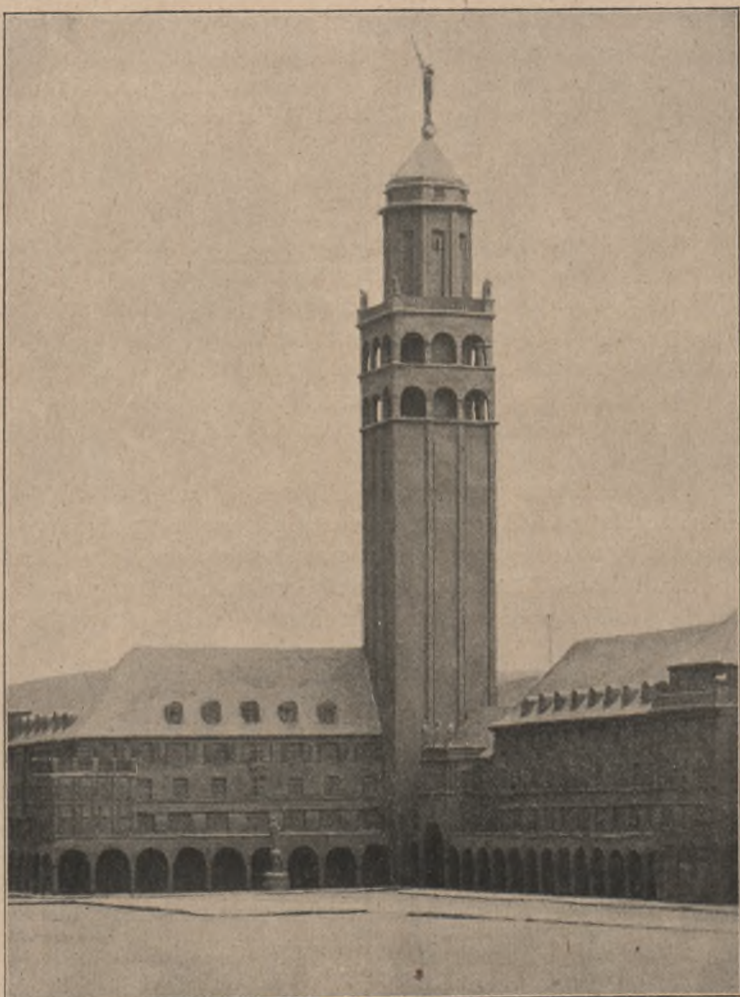


Abb. 70. Wilhelmshaven.
Sparkassengebäude und Gedenkturm am Laubenplatz.

dern laufen die Vorfahrt seitlich an. Trotzdem ist der Blickpunkt der einen Straße auf die Achse der Mittelhalle des Bahnhofs gerichtet, während die baumbestandene Königstraße ihren Zielpunkt in der vorgebauten Bogenhalle findet, welche für besondere Empfänge vorgesehen ist.

Unter Zuhilfenahme der auf der Südseite des Bahnhofes gelegenen Nebenstraße können auch größere Truppenverbände dicht am Bahnhof aufmarschieren unter Benutzung des seitlichen Zuganges, so daß der Verkehr am Haupteingang keine Störung erleidet. Da die Garnison von Wilhelmshaven von 30000 Mann Friedensstärke auf weniger als 7000 Mann herabgesunken ist, kommen jetzt militärische Aufzüge weniger in Frage, als solche bei Turn-, Sport- oder Sängerfesten.

Der große, in den vier oberen Geschossen halbkreisförmige Hotelbau gegenüber dem Bahnhof öffnet gleichsam die Straßen rechts und links dem Zustrom vom Bahnhof, zieht den Verkehr an und leitet ihn weiter, auf der einen Seite in das geschäftige Treiben der inneren Stadt, auf der anderen Seite durch die grüne Alleestraße hinaus in Freie durch das Rosengartenviertel über die Deichbrücke zu den mächtigen Hafenanlagen und an die offene See.

Die geräumigen Terrassen des großen Hotels bieten eine schöne Aussicht auf die breite Bahnhofsfront und das Leben und Treiben auf dem Platz, ebenso die Söller an den Eckhäusern. Auch weiterhin in der Geschäftsstraße treten die oberen Geschosse hinter die Schaufensterfront im Erdgeschoß zurück, wodurch längs der beiden Straßenfronten 1,50 m breite Austritte im Obergeschoß entstehen und die Straße nach oben sich freier öffnet. So führt die Hauptverkehrsstraße an vielen Läden und Warenhäusern vorbei und mündet auf einen kleinen Laubenplatz. (Abb. im Text und Tafel 42 links.) Hier liegt quer vor das städtische Sparkassengebäude. An der linken Gebäudeecke wird der Eingang durch einen reich verzierten, zweigeschossigen Erkervorbau gekennzeichnet, während rechts in der Platzecke ein schlanker Turm emporwächst. Verbunden mit einem Stadtmuseum im Straßenüberbau soll der Turm zum Wahrzeichen der Stadt werden, weithin sichtbar in vielen Straßenfluchten und wirkungsvoll emporragend über allen bedeutsamen Gebäuden im Umkreis. (Abb. im Text und Tafel 42 links, Tafel 43 unten, Tafel 45 rechts.) Überall findet ihn das Auge wieder, von der Sonne hell beschienen und in Regen und Nebel gehüllt nur an den Umrissen noch deutlich erkennbar. Zuweilen erscheint er im Festgewand mit wehenden Fahnen. Ein Bläserchor tönt hernieder, dem die unten versammelte Menge andächtig lauscht — oder ein andermal — der ganze Weg vom Bahnhof bis zum Turm wird zur Fest- und Einzugsstraße für lange Scharen fröhlicher Sänger- oder Turnerschaften. Die Hotelterrassen, die Söller längs der beiden Häuserzeilen, die Lauben um den Platz sind dicht besetzt mit einer bunten Zuschauermenge und hoch aus dem festlichen Treiben, jedem sichtbar, ragt der Gedenkturm empor, das Wahrzeichen der Stadt. Das alles taugt zum herzlichen Willkommen besser als notdürftig zusammengezimmerte Ehrenpforten und gebrechliche Holztribünen.

In den einzelnen Geschossen des Turms sollen Gedenkhallen eingebaut werden mit Erinnerungen aus guten und schlechten Tagen. Aufzüge führen den Besucher hinauf zu den Aussichts-Galerien. Hier tut sich zu seinen Füßen die Stadt mit ihrem Leben auf, weiter die betriebsamen Werften und Häfen und in der Ferne das glänzende Meer.

Der Laubenplatz, der Kernpunkt der ganzen Neubebauung, vermittelt durch seine Öffnung an der Nordostecke den Eintritt in das alte Geschäftsbereich der Marktstraße und leitet den Verkehr, soweit ihn die enge Marktstraße nicht mehr aufnehmen kann, in die freigemachte, früher am Güterbahnhof sich totlaufende Bahnhofstraße weiter zum Wilhelmplatz. Dieser $7^1/_2$ ha große Anlagenplatz ist im Modellplan nur mit seiner Abschlußfront am Neubaugelände dargestellt. Hier soll als Dominante am Ausgangspunkt des Geschäftsviertels ein über den weiten Platz hin sichtbares siebengeschossiges Waren- und Kontorhaus errichtet werden. (Abb. Tafel 44 unten.)

Das Modell zeigt nicht die endgültige Form des Hochhauses, sondern diente nur der Bauberatung und dem Studium der Massenwirkung. Die Baustelle liegt noch im alten Baugebiet. Mit dem Abbruch des hier befindlichen Hotels und Kinotheaters ist bereits begonnen, trotzdem wir noch an den Nachwehen des Krieges schwer und bitter leiden.

Neben dem Hochhaus, durch die Bahnhofstraße getrennt, beherrscht das Stadttheater in breiter Front den Wilhelmplatz. (Abb. Tafel 44.)

Es steht nicht isoliert da, sondern ist durch niedrige Zwischenbauten mit den umliegenden Häusern zu einer Baugruppe vereinigt. An der Ecke der Bahnhofstraße liegt

das Theaterrestaurant und auf der anderen Seite des Theaters nach der Königstraße zu in den niedrigen Eckbauten eine Lesehalle und rückwärts das Kulissenhaus in Anlehnung an den Bühnenbau. Die Baugruppe umschließt im Inneren verschiedene Schmuckhöfe mit offenen Durchfahrten für das Theater. Die Auffahrt der Wagen erfolgt zu beiden Seiten des Theaters von rückwärts über das Zufahrtsplätzchen in der Parkstraße, so daß der Zustrom der Besucher vor dem Theater nicht durch das Aufreihen der Wagen gestört wird.

Ehe wir durch die Königstraße zum Bahnhof zurückkehren, überblicken wir die Gebäude am Wilhelmplatz in ihrer Gesamtwirkung. (Abb. Tafel 44 unten.)

Wir sehen, wie die Baukörper stufenweise immer höher hintereinander emporwachsen, um das volle Sonnenlicht von Süden in sich aufzunehmen. Im Vordergrund beginnt das Spiel mit leicht aufgelösten Massen, baut sich weiter auf im Theatergiebel und Bühnenhaus und endet mit einem wuchtigen Schlußakkord beim Hochhaus.

Die Königstraße bildet die Grenze zwischen den Landhäusern des Rosengartenviertels und den geschlossen gebauten mehrgeschossigen Wohnstraßen, die sich alle drei gegen das Grünviertel weit aufschließen, um das Sonnenlicht von Süden voll zu empfangen und den Blick hinaus in die freie Natur zu genießen. (Abb. Tafel 41, Tafel 45 links.)

Die Straßen selbst sind wohnlich gestaltet durch grün umrankte Terrassen und durch Erkerbauten. Die perspektivisch erweiterte Straße ist als richtige Gartenstraße ausgebildet mit einem grünen Laubengang in der Mitte, der nur für den Hausverkehr bestimmt ist. (Abb. Tafel 43 unten.) Das Stadthaus, das an der Platzerweiterung der Prinz Heinrich-Straße liegt, sucht seine Wirkung nur zu erreichen durch die von der Straße abgerückte freie Lage und den im Hintergrund aufsteigenden Gedenkturm.

An der Badeanstalt vorbei, deren Gestaltung weiter vorn schon näher angedeutet wurde, führt die Königstraße zwischen alten und neuen Gebäuden von einer schattigen Allee durchzogen zum Bahnhof zurück.

In ähnlicher Weise, wie für das neue Bahnhofsviertel in Stuttgart, soll auch hier durch Baupolizeiordnung ein Rahmengesetz gegeben werden für möglichst einheitliche Bauweise, bodenständige Baustoffe und gediegene künstlerische Ausgestaltung.

Phantasie und Kunstbegabung allein reichen nicht aus, um das Endziel einer befriedigenden Stadtbebauung zu erreichen. Ungezählte Mittel müssen angewandt und umfangreiche Erfahrungen verwertet werden: Studium der Geschichte und Entwicklung der Stadt, Wohnstatistik, Verkehrs- und Berufszählungen, Lebensweise und Gewohnheiten der Einwohner, Entwicklungsmöglichkeiten von Handel, Gewerbe und Industrie, Anforderungen von Militär, Schiffahrt- und Fremdenverkehr, klimatische Erscheinungen, Baugrund- und Baustoffuntersuchungen und noch vieles mehr.

So ist der Städtebau der vorberechnete, vorgefühlte Niederschlag vom ganzen künftigen Kunst- und Lebensinhalt der Stadt.

SCHNELLSTRASSENBAHN UND BEBAUUNGSPLAN.

Von Dipl.-Ing. RICHARD WEISS, Dresden.

Bei der Aufgabe, eine städtische Schnellbahn anzulegen, handelte es sich bisher fast durchgehends um dichtbebaute Stadtteile mit festliegenden Straßenzügen. Denn nur in engbewohnten Gebieten ist die Ausführung und der Betrieb einer Schnellbahn nach den bekannten Bauarten der Hoch-, Untergrund-, Unterpflaster-, Damm- und Einschnittbahnen wirtschaftlich möglich. Verhältnismäßig selten ist bei neuen Bebauungsplänen für unbesiedelte Gebiete (und auch bei neuen Fluchtlinienplänen für alte Stadtteile) auf eine Anlage von Schnellverbindungen Rücksicht genommen. Es liegt dies wohl zu einem Teil daran, daß es sich bei einem solchen Baulinienplan in der Regel nur um ein begrenztes Gebiet handelt, das zu klein ist, um überhaupt diesen Gedanken aufkommen zu lassen, zum andern Teil daran, daß die zukünftige Ausdehnung oder Besiedlungsdichte nicht auf ein solches Maß geschätzt wird, das Bedingung ist zum wirtschaftlich selbständigen Bestehen einer Schnellbahn. Das schnelle und unabsehbare Wachstum der Großstädte macht aber die Beachtung der zukünftigen Schnellverbindungen zu einer ebenso wichtigen Forderung an einen Stadterweiterungsplan, wie es alle anderen Zwecke sind, deretwegen ein solcher aufgestellt wird. Dieses ist ja auch einer der Punkte, die zu Generalplanungen wie „Groß-Berlin“, „Groß-Dresden“, „Groß-Zürich“ Veranlassung gaben. Solche Großbesiedlungspläne gewährleisten die gerade für die Entwicklung des Verkehrs unbedingt notwendige Großzügigkeit in ihrer Ausdehnung auf das ganze Einflußgebiet der betreffenden Großstädte.

In Zukunft wird der Städtebauer öfter Gelegenheit haben, Schnellverbindungen in seinen Bebauungsplänen für Vororte zu berücksichtigen. So haben, vertrauend auf die anlockende Wirkung einer guten Verbindung mit dem Stadtmittelpunkt, eine ganze Reihe Berliner Vororte nach dem Beispiel des Westens Anschluß an das städtische Schnellbahnnetz gesucht, selbst auf die Gefahr hin, daß sich der Betrieb aus eigenen Mitteln nicht erhalten kann. Da ferner infolge der Kriegserfahrungen in stärkerem Maße auf eine weiträumige Bebauung hingewirkt werden muß, werden Vororte in steigender Zahl entstehen, welche aus Sparsamkeitsrücksichten auf billigem Boden weit vor der Stadt gelegen sein müssen und daher besonders einer schnellen Verbindung mit dieser bedürfen. Aber angesichts der schlechten geldlichen Erfahrungen, die in den Großstädten — ausgenommen Berlin und Paris — mit elektrischen Schnellbahnen gemacht worden sind, und angesichts der Teuerung nach dem Kriege würde die Hoffnung auf eine schnelle Verbindung der Vororte mit der Stadt wohl ein schöner Wunsch bleiben müssen und den Städtebauer nicht sehr in Verlegenheit bringen, wenn nicht neuerdings die Aufmerksamkeit auf ein „Schnellstraßenbahn“ getauftes System gelenkt worden wäre, welches berufen erscheint, eine Umwälzung in der Vorortverbindung herbeizuführen.

Warum ist diesem System eine solche große Bedeutung beizumessen? Weil es, ohne größere Kosten zu erfordern als eine gewöhnliche Straßenbahn, doch die Leistungsfähigkeit einer Schnellbahn nahezu erreicht.

Abb. 71.

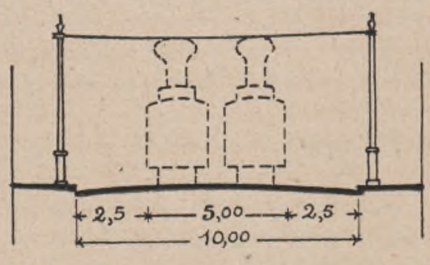


Abb. 73.

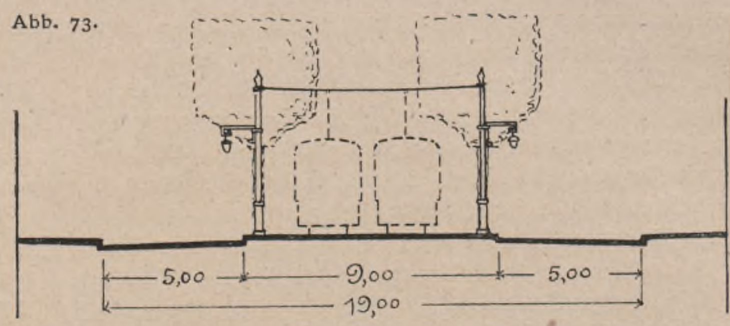


Abb. 72.

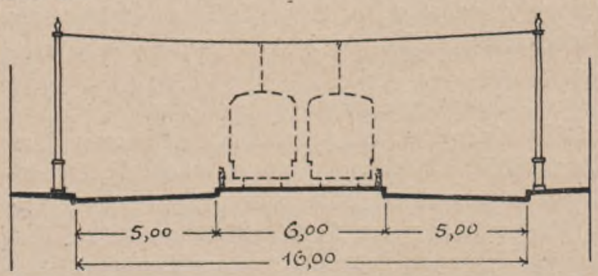
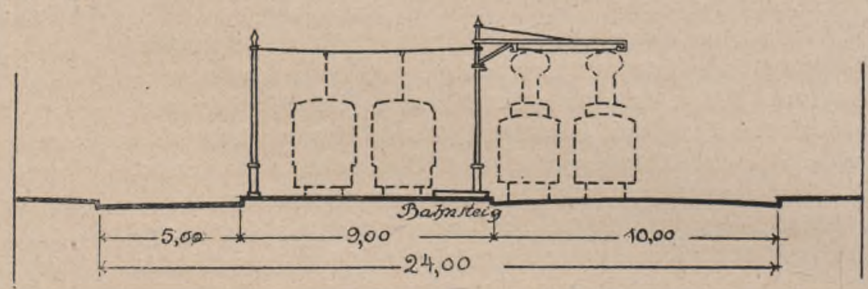


Abb. 74.



Die Anlagekosten einer Hoch- und Untergrundbahn sind im Durchschnitt mit 2,5 Mill. M.[1]) für jeden Kilometer nicht zu hoch gegriffen, Damm- und Einschnittbahnen erfordern mindestens die Hälfte dieser Summen. Hingegen kostet ein Kilometer der „Schnellstraßenbahn" schätzungsweise 125000 M., er erfordert also nur den 10. Teil der Anlagekosten einer Damm- oder Einschnittbahn oder den 20. Teil der Kosten einer Hoch- und Untergrundbahn. Dieser Unterschied springt in die Augen, er erklärt sich daraus, daß die Schnellstraßenbahn einer teuren Stütz- oder Tunnelkonstruktion nicht bedarf, da sie auf Straßenhöhe verkehrt. Es handelt sich also im Grunde um eine verbesserte Straßenbahn.

Der verkehrstechnische Oberbeamte des Zweckverbandes Groß-Berlins, Prof. Dr. E. Giese, hat nun in einer verdienstvollen wissenschaftlichen Arbeit[2]) untersucht, wie man durch zweckmäßige Anlage und Betriebsweise die Leistungsfähigkeit der auf Straßengleiche fahrenden elektrischen Bahnen steigern kann und sie zu einem Ersatz der Schnellbahnen — zwischen diesen und den Straßenbahnen stehend — auszubilden hat. An Hand dieser Arbeit seien nun die Grundlagen des Systems kurz auseinandergesetzt, um daraus seine besonderen Einwirkungen auf die Planung der Straßen zu folgern.

Die jetzige Reisegeschwindigkeit der Straßenbahn, das ist die Geschwindigkeit, mit der man unter Einschluß aller Zwischenaufenthalte und Verzögerungen von einem Ort zum anderen gelangt, meist etwa 14 km in der Stunde, läßt sich durch Heraufsetzen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (zurzeit 20—25 km in der Stunde) nicht wesentlich erhöhen. Das liegt daran, daß die Zulassung einer größeren Höchstgeschwindigkeit in Anbetracht der vielen die Fahrbahn überkreuzenden Fuhrwerke und Fußgänger, der spielenden Kinder, der Automobile usw. eine zu große Gefahr mit sich bringen würde. Dieser Querverkehr ist es aber auch, der überhaupt eine Entwicklung und Ausnutzung der Höchstgeschwindigkeit kaum zuläßt, da sie immer wieder abgebremst werden muß, um Zusammenstöße zu vermeiden. Dieselbe Wirkung zeitigen eng aufeinander folgende Haltestellen. Ein großer Teil der Fahrzeit zwischen zwei Haltepunkten entfällt auf die Brems- und Anfahrstrecke (neben der Aufenthaltszeit selbst). Bei großen Strecken ist dieser konstante Zeitverlust natürlich verhältnismäßig geringer. Schließlich muß auch in Krümmungen die Fahrgeschwindigkeit herabgemindert werden.

Will man die Reisegeschwindigkeit der Straßenbahnen verbessern, so muß man also:

1. die Gleise vom Personen- und Fuhrwerksverkehr freihalten,
2. die Haltestellen-Entfernungen vergrößern,
3. die Krümmungshalbmesser vergrößern, und kann dann auch
4. eine höhere Grundgeschwindigkeit (höchstzulässige Geschwindigkeit) anwenden.

Aufgabe der Wagenbauer bleibt daneben, auf eine größere Anfahrbeschleunigung und Bremsverzögerung, sowie glatte Erledigung des Personenwechsels durch praktisch angelegte Türen hinzuwirken.

Wie können diese Forderungen (1—3) vom Städtebauer erfüllt und mit den Bedürfnissen des freien Verkehrs in Einklang gebracht werden?

Der Gedanke, die Gleise der Elektrischen freizuhalten, indem man ihr zur alleinigen Benutzung einen besonderen Straßenstreifen überläßt, hat sich erfreulicherweise schon Eingang verschafft, sollte aber viel mehr ausgeführt werden, besonders aber bei Vorortlinien, deren spätere Umwandlung in Schnellstraßenbahnen wahrscheinlich ist. Die Möglichkeit, in diesem Falle die Schienen in Rasen betten zu können, gewährt nur Vorteile für jedermann: Den Spaziergänger erfreut das Grün des Rasens und der Einfassung,

[1]) Für die heutigen Verhältnisse sind alle Preisangaben mit 15 zu multiplizieren.

[2]) Schnellstraßenbahnen. Eine Untersuchung über Anlage, Haltestellen, Aufenthalte, Höchst- und Reisegeschwindigkeiten von Schnellbahnen, Straßenbahnen (insbesondere auf besonderem Bahnkörper) und schnellfahrenden Straßenbahnen unter besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse in Groß-Berlin. Mit 100 Textabbildungen und 4 Tafeln. Berlin 1917, W. Moeser.

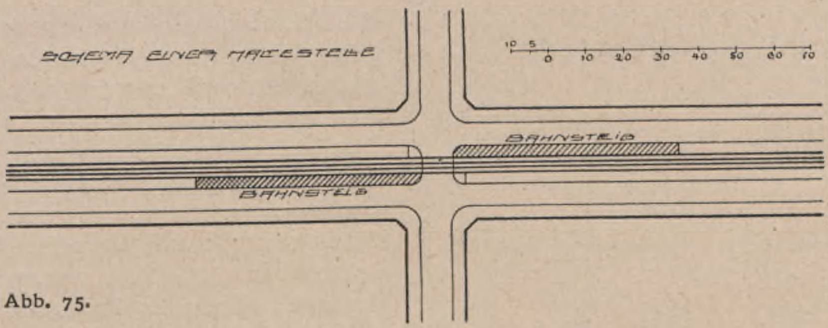


Abb. 75.

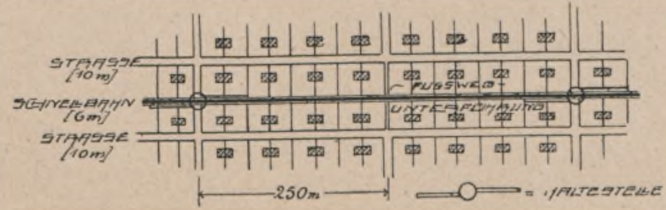


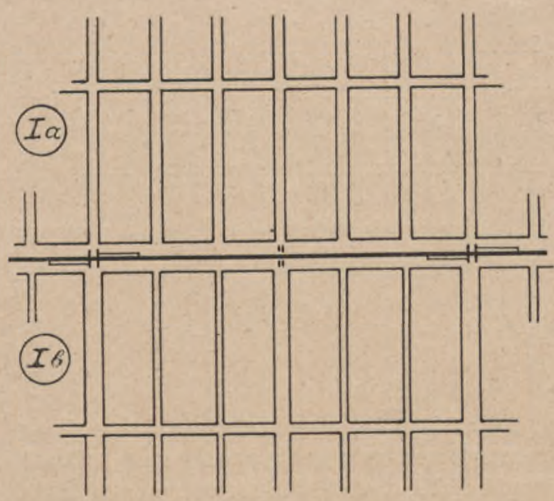
Abb. 76.

die Lungen der Fußgänger, ebenso wie das Räderwerk der Elektrischen werden besser vom Staub verschont, der Wagenführer braucht nicht so angestrengt aufzuachten, das tägliche Überfahren und Kollidieren mit Fuhrwerk hört auf, die Pferde rutschen nicht mehr auf den glatten Schienen aus usw. Somit entfallen manche Betriebsstörungen, schließlich spart der Bahnunternehmer bei dieser Bauart ganz erklecklich an Bau- und besonders an Unterhaltungskosten[1]), da eine Ausbesserung von Pflaster neben den Schienen, das sich sonst beständig lockerte, nicht mehr in Betracht kommt.

Zur Anlage zweier Gleise nebst Einfassung mit einem niedrigen Gitter oder einer Hecke sind mindestens 6 m Straßenbreite erforderlich. Je breiter diese Streifen aber bemessen werden, desto besser. Wo irgend angängig, sollte man wenigstens 9—10 m vorschreiben, welches Maß es erlaubt, auf dem Streifen noch Baumpflanzungen, Festons, Masten, Treppen und Rampen zu den Unterführungen und vor allem auch Bahnsteige an den Haltestellen vorzusehen. Anbringung auch der Laternen auf dem Mittelstreifen, aus der Baumzeile etwas herauskragend, ermöglicht bei nicht zu breiten Fahrdämmen, die Bürgersteige von Masten ganz freizuhalten. (Abb. 73.) Um dieses Maß wird jede Straße, also um mindestens 6 m, breiter. War sonst die Fahrbahnbreite 10 m, wenn die Schienen im Pflaster liegen und eine Vorfahrt vor den Grundstücken auf jeder Seite gesichert bleiben sollte (Abb. 71), so wird jetzt die Straße zwischen den Bürgersteigen 16 m mindestens messen müssen (Abb. 72), und bei neuen Straßen sollte man nicht unter 19—20 m Fahrbahnbreite gehen (Abb. 73). Fährt außer der Schnellstraßenbahn noch eine gewöhnliche Straßenbahn in derselben Straße, so ist es ratsam, die Gleise der letzteren nicht rechts und links, sondern auf einer Seite des Schnellbahnstreifens nebeneinander anzuordnen. Hierdurch werden unnötige Kreuzungen der verschiedenen Gleise vermieden, und man hat den Vorteil, wenigstens für eine Verkehrsrichtung der gewöhnlichen Straßenbahn Bahnsteige auf dem Schnellbahnstreifen anlegen zu können (Abb. 74). Es empfiehlt sich, die von der Schnellstraßenbahn durchfahrenen Straßen auch im übrigen reichlich breit vorzusehen, weil durch sie der Verkehr angezogen wird, dies insbesondere, da diese Straßen, wie weiter unten näher erörtert, eine schlanke Linienführung erhalten. Wo es sich nicht gerade um eine Ringstraße handelt, sind solche Straßen bei den Kutschern sehr beliebt. Jedenfalls aber sind diese, durch wenig Querstraßen unterbrochenen und schlank durchlaufenden Straßen für den Kraftwagen hervorragend geeignet. Da man für die Zeit nach dem Kriege mit einem stark gesteigerten Lastautoverkehr rechnen muß, wird man die Anlage eines Straßenstreifens für diese neben dem Schnellbahnstreifen in Erwägung ziehen müssen. Die Ausbildung der Straßenquerschnitte läßt natürlich bei breiteren Straßen große Mannigfaltigkeit zu. Erwähnt sei nur noch, daß man in Fällen, in denen keine Anfahrt auf beiden Seiten erforderlich ist, durch Heranrücken beider Gleise an die freie Seite an Straßenbreite sparen kann und zur Not schon mit 15 m (an den Haltestellen mit 16,5 m) auskommt (7,5 m bzw. 9 m Schnellbahn, 5 m Fahrbahn, 2,5 m Bürgersteig). Das ist der Fall bei Linienführung entlang von Eisenbahnen, Flüssen, Grünstreifen und ähnlichem, wenn man es hier nicht vorzieht, ganz in den Grünstreifen hineinzugehen oder gar bei Platzmangel die Fahrbahn über den Fluß hinauszukragen. Es kann schließlich der Fall eintreten, daß auf beiden Seiten kein Fahrdamm erforderlich ist und die Schnellbahn nur in 6 m Breite von Haltestelle zu Haltestelle (hier mindestens 9 m wegen der Bahnsteige) durchgeführt wird. Dies kann in verkehrslosen reinen Wohngegenden der Fall sein, wo man in langen Baublöcken die Bahn auf das Hinterland zwischen die Grundstücksgrenzen verlegen kann (Abb. 76). Dadurch spart man die Verbreiterung einer Straße um 5 m, wie sie jede Zweiteilung eines Mindestquerschnittes mit sich bringt und wie sie an der vorkommenden Stelle vielleicht nicht gerechtfertigt erscheint. Derselbe Fall ist denkbar in schon bebauten Stadtgegenden, wo eine Anlage der Schnellbahn auf der Straße nicht nur eine Verbreiterung der Fahrbahn, sondern auch den Erwerb der abzubrechenden Häuser und möglicherweise teuren Vorderlands nötig machen würde. Eine Verlegung der Schnellbahn auf das Hinterland beugt hier auch einer unerwünschten Zusammendrängung der Häuser vor und sichert einen bleibenden Luftraum zwischen den Hinterfronten. (Siehe unten.) Schließlich kann der Fall eintreten, daß die Bahn querfeldein über freies Gelände fährt. Auch hier braucht man natürlich keine begleitenden Straßenstreifen.

Was die Bemessung des Haltestellenabstandes anbelangt, so sind hier zwei widersprechende Forderungen gegenseitig abzuwägen. Einerseits sollen die Haltestellen möglichst weit entfernt liegen, damit der Zug die Höchstgeschwindigkeit entwickeln und auf einer langen Strecke ausnutzen kann, wie es oben schon als notwendig dargelegt war, andererseits wünscht aber einmal das Publikum eine recht ausgiebige Anordnung von Haltestellen und ist

[1]) Nach Giese u. a. O. kostete in Berlin die Anlage (A) eines Kilometers Doppelgleis und die Unterhaltung (U) der Schienen und ihrer Bettung des Asphalts bzw. Rasens jährlich bei Verlegung in Asphalt:
Anlage: Asphalt 150 000 M., Rasen 80 000 M.,
Unterhaltung: Asphalt 11 500 M., Rasen 1500 M.



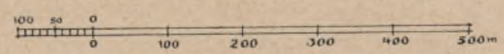


Abb. 77.

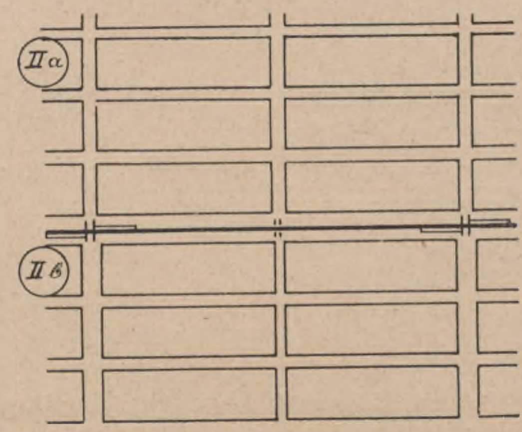


Abb. 78.

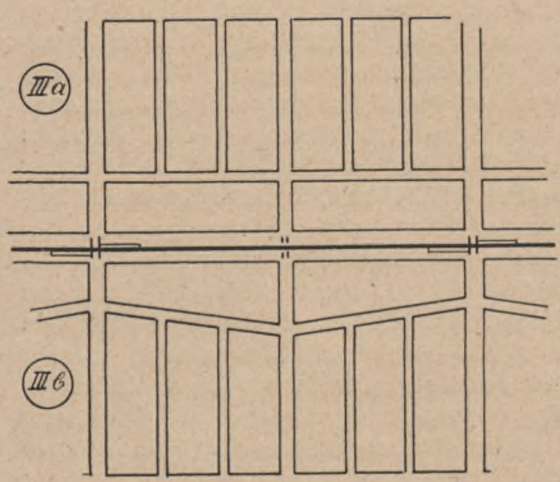


Abb. 79.

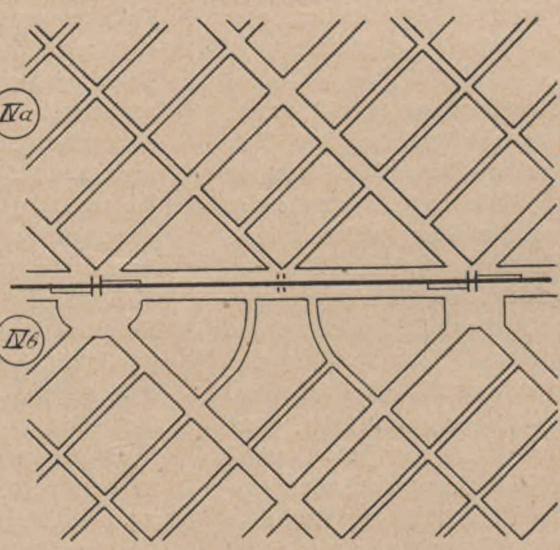


Abb. 80.

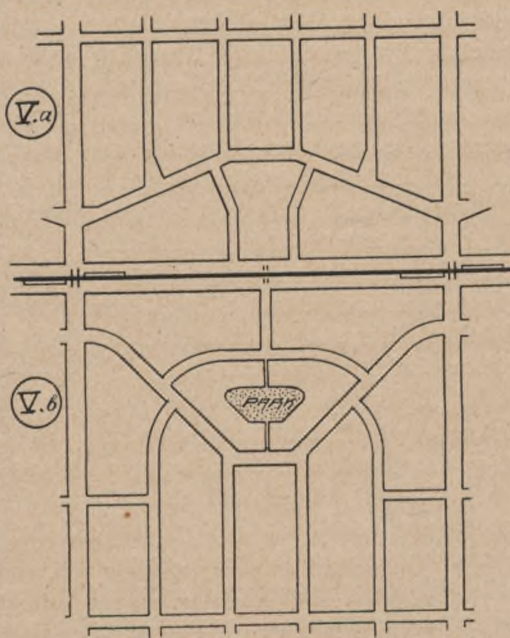


Abb. 81.

auch eine zu große Entfernung derselben besonders in engbewohnten Stadtteilen nicht angängig, weil der Fuhrwerksverkehr häufige Gelegenheit fordert, die Bahn zu kreuzen. Denn nur an jeder Haltestelle ist hierzu diese Möglichkeit offengelassen, da im übrigen die Strecke ja von einem Gitter oder einer Hecke begleitet ist. Man wird also immer die Haltestellen an eine Straßenkreuzung legen. Jeder Schnellbahnzug hält unmittelbar vor der Querstraße und fährt nach erledigtem Personenwechsel in langsamem Anfahren über die Kreuzung (Abb. 75). Giese hat nach eingehender Untersuchung als praktisches Durchschnittsmaß der Haltestellenentfernung ein solches von 500 m ermittelt.

Hieraus erhellt, daß es unmöglich ist, an jeder Querstraße eine Haltestelle und damit eine Überfahrt zu schaffen und also jede Anlage einer Straßenschnellbahn einschneidende Veränderungen im Fuhrwerksverkehr quer zur Bahnrichtung mit sich bringen muß. Für den Fußgänger- und Handwagenverkehr läßt sich durch Untertunnelung mittels Treppen und Rampen der Schwierigkeit an jeder Straßenkreuzung abhelfen[1]). Liegen zwei belebte Querstraßen, deren Unterbrechung gar nicht angängig erscheint, näher als 500 m zusammen, so wird man gleichwohl nur an einer derselben eine Haltestelle anordnen, und an der anderen Straße den Bahnkörper einsenken, so daß die Schnellstraßenbahn zwischen Futtermauern unter der Querstraße durchfährt. Mehrverbrauch an Strom und Verringerung der Reisegeschwindigkeit infolge Überwindung der Rampen sind sehr geringfügig. Erforderlich ist allerdings eine Rampenlänge von etwa zweimal 100 m. (Kosten nach Giese u. a. O. etwa 100—140 000 M., sofern von vornherein in der Anlage der Kanalisation usw. möglichst auch durch geringe Anhebung der Querstraße auf eine Unterführung Rücksicht genommen wird.)

Jedenfalls wird eine solche Unterführung (auch eine Überführung ist denkbar) aber nur Ausnahme sein, und in der Regel die Unterbrechung vieler Querstraßen durch die Schnellbahnstrecke bestehen bleiben müssen. Da ist es denn eine wichtige Aufgabe des Städtebaues, dieses Verkehrshindernis möglichst wenig fühlbar werden zu lassen. D i e H a u p t v e r k e h r s s t r a ß e n m ü s s e n s o g e f ü h r t w e r d e n, d a ß d e r V e r k e h r v o n s e l b s t z u d e n H a l t e s t e l l e n m i t i h r e n K r e u z u n g e n s t r e b t.

Zur Erläuterung dessen mögen die in Abb. 77—81 dar-

[1]) Solche Unterführung wird zu 8—10 000 M. Friedenspreis geschätzt. Eine Überführung wäre zwar billiger (um 3500 M.), erfordert aber längere Treppen und verunziert das Straßenbild.

dargestellten Schemazeichnungen dienen. Sie sind unter Annahme einer Haltestellenentfernung von 500 m aufgestellt. Mitten auf dieser Strecke ist eine Fußgänger-Unterführung gedacht. Nur in Fällen, wo hier wirklich starker Verkehr herrscht, muß an dieser Stelle die Schnellbahn unter der Querstraße hindurchgeführt werden. Ein guter Bebauungsplan sollte aber in nicht zu sehr belebten Gegenden auch diese Unterdükerung entbehrlich machen.

Schema I zeigt die in unserer Hinsicht wohl ungünstigste Lagerung der Blöcke, nämlich senkrecht zur Schnellbahnstraße. Am Ende jeder Querstraße wird das Verlangen nach durchgehender Verbindung auftauchen, aber nur jede sechste Straße trägt diesem Wunsche Rechnung, indem sie über eine Haltestelle führt. Die mittlere Fußgänger-Unterführung muß drei Straßen dienen.

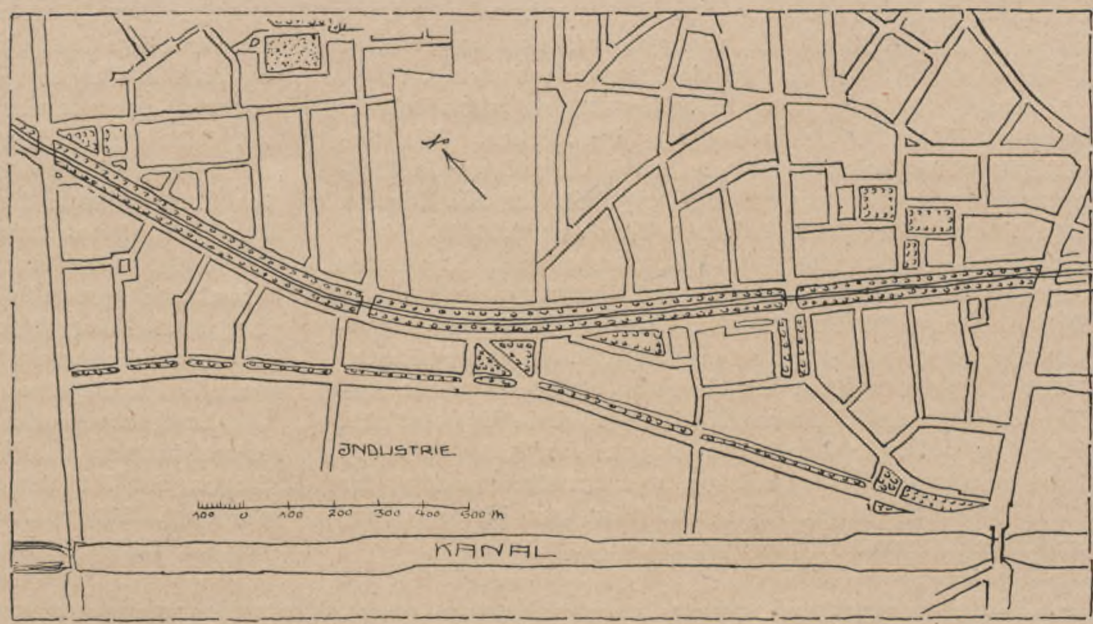


Abb. 82.

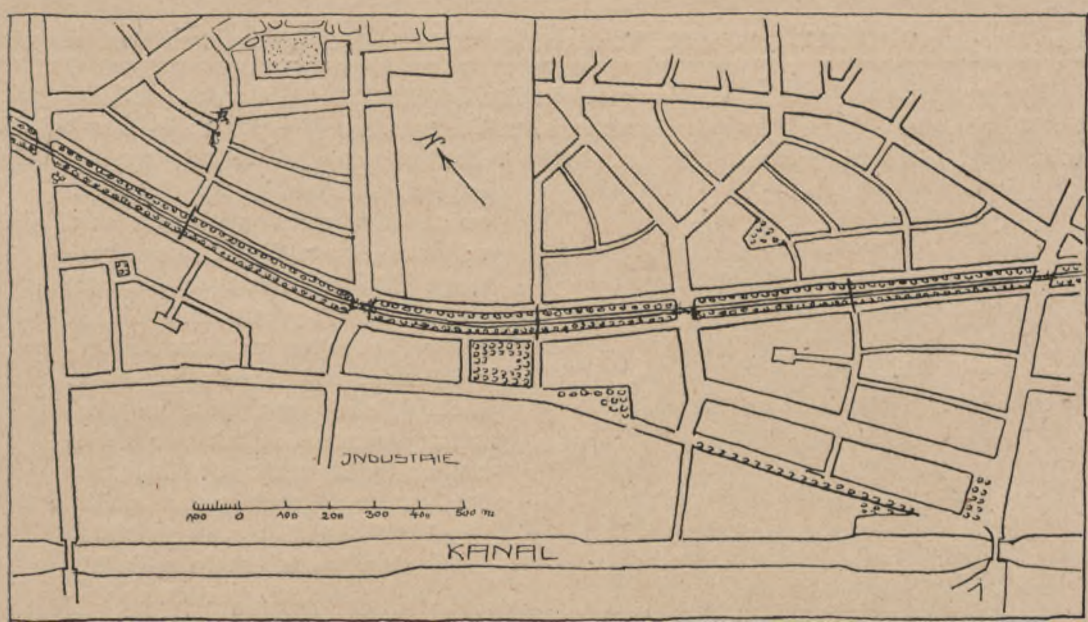


Abb. 83.

Schema Ia ist insofern schon etwas besser, als hier die auf die Fußgänger-Unterführung und besonders aber die auf den befahrbaren Übergang hingerichteten Straßen durch größere Breiten hervorgehoben sind und dadurch schon etwas den Verkehr aus den sich totlaufenden Straßen an sich ziehen.

Gleichwohl wird sich bei solcher Lagerung der Baublöcke die Schaffung einer fahrbaren Verbindung an Stelle der Fußgänger-Unterführung durch Einsenkung der Schnellstraßenbahn nicht umgehen lassen. Wird eine solche von vornherein geplant, dann sind natürlich die auf diesen Punkt gerichteten Straßen als die Hauptstraßen hervorzuheben, weil sich über eine solche Brücke der Querverkehr noch glatter abspielt als an der Haltestelle.

Schema II zeigt alle Blöcke richtungsgleich mit der Schnellbahn gelagert. Es kann als sehr gut bezeichnet werden, besonders die Ausgestaltung nach Schema IIb. Hier sind die auf die Haltestellen zuführenden Straßen verbreitert, die zwischenliegenden verschmälert.

Schema III. Für den Fall, daß eine Lage der Baublöcke parallel zur Schnellbahn etwa der Himmelsrichtung wegen oder aus anderen Gründen nicht günstig erscheint, empfiehlt es sich doch, wenigstens einen Block parallel der Schnellbahn laufen zu lassen. Hierdurch werden die Verkehrsgeräusche und auch der Verkehr selbst aus der Schnellbahnstraße von den Nebenstraßen, die vorwiegend Wohnzwecken dienen werden, abgehalten. Stets erscheint auch das Sichtotlaufen einer Straße vor einer Häuserwand angenehmer, als wenn sie durch ein unscheinbares Gitter gesperrt ist. Die Kutscher, die in ihr fahren, sind erbost, daß sie die Fortsetzung der Straße vor sich sehen, sie aber nicht ohne Umweg erreichen können.

Bei Schema IIIb sind die den Seitenverkehr abfangenden Straßen etwas in der Richtung nach der Haltestelle gedreht, um den Verkehr hierherzuweisen.

Schema IV. Die Schnellstraßenbahn durchschneidet die rechtwinkligen Baublöcke diagonal. Die Dreiecke zwischen ihr und den seitlichen Hauptstraßen sind praktisch verkehrslos gemacht. Der Verkehr wird vielmehr von diesen breiten Straßen aufgesogen, von denen beiderseits immer gleich zwei zur Haltestelle stracks hingeleitet werden können.

Schema IVb zeigt, wie durch Ausgestaltung des Sternes zu einem Platze und durch Abbiegen der mittleren Straßen die spitzen Ecken der Baublöcke beseitigt und eine annehmbare Lösung erzielt werden kann.

Schema V bildet eine Verbindung des Rechtecksystems

mit einer diagonalen Abfangestraße. Die sehr schräge Lage dieser Straße macht eine Aufteilung des verkehrslosen breiten Dreiecks durch weitere schmale Straßen notwendig.

Diese Schemazeichnungen sollen nun natürlich keineswegs als Vorbild für Bebauungspläne dienen. Die Gestaltung eines solchen ist von zu vielen anderen Bedürfnissen und Anforderungen abhängig, als daß ein Schema eine Lösung aller dieser Aufgaben darstellen könnte. Wievielmehr die Anwendung der hier sozusagen in Reinkultur gezeigten Grundsätze das Bild des Bebauungsplanes beeinflußt, soll an einem Beispiel, dem Bebauungsplan für Rudow-West, gezeigt werden. Giese gibt ihn in seinem erwähnten Buche wieder, weil er als einer der ersten Pläne die Anlage einer Oberflächenschnellbahn berücksichtigt und eine sehr breite Straße für diesen Zweck anordnet (Abb. 82). Das ist aber auch das einzige, und im übrigen zeigt der Plan keine besondere Disziplin oder gar Unterordnung unter die Erfordernisse des Schnellbahnverkehrs.

Wie das vielmehr geschehen sollte, zeigt Abb. 83. Hier ist der obige Plan dahingehend abgeändert, daß vor allem deutlich in Verkehrs- und Wohnstraßen geschieden worden ist, und zwar laufen die Verkehrsstraßen, soweit sie quer zur Schnellbahn liegen unmittelbar auf die Haltestellen derselben zu, wo sie ohne Gefahr die Strecke kreuzen können. Im übrigen sind die senkrecht auf die Bahn führenden Straßen auf das äußerste eingeschränkt, so daß sich höchstens nur noch eine Fußgänger-Unterführung unter jeder Strecke nötig macht, trotzdem diese durchschnittlich 700 m lang sind. Der Anschluß an die bestehenden Straßenzüge wie auch die Anschmiegung an die Nord-Süd-Richtung ist trotzdem leicht erreichbar.

Es erscheint also nicht so schwierig, die Oberflächenschnellbahn in das Straßennetz einzufügen, ohne damit eine Störung des Verkehrs herbeizuführen. Dadurch ist die Vorbedingung erfüllt, um die Straßenschnellbahn überall einzuführen und zu einem beliebten Verkehrsmittel werden zu lassen.

VON DER SIEDLUNGSTÄTIGKEIT IN AUGSBURG.

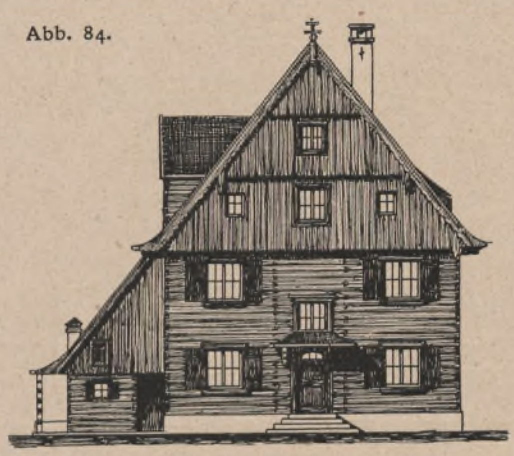
Gartenstadt Augsburg-Spickel.

Von Dr.-Ing. WEIDENBACHER, Vorstand des Städtischen Wohnungsamtes, Augsburg. Hierzu die Tafel 46.

Angesichts der großen Wohnungsnot in den Städten ist die Wohnungsfrage zu einer der brennendsten Tagesfragen geworden. Die Einstellung der gesamten Industrie des Landes auf Kriegslieferungen, die Beschlagnahme vieler Baustoffe, das behördliche Bauverbot haben dazu geführt, daß wir nun nach Kriegsende vor einer beispiellosen Wohnungsnot stehen. Aber nicht nur quantitativ, auch qualitativ sind wir auf einem Tiefstande angelangt. Die Wohnungen konnten nicht mehr in gewünschtem Maße instand gehalten werden, da Arbeitskräfte und Baustoffe fehlten. Viele Wohnungen sind so heruntergekommen, daß ihre Benutzung mit schweren Gefahren für Leib und Leben verbunden ist. Die überfüllten Wohnungen bilden auch eine große sittliche Gefahr für die dort untergebrachten Familien, welche zu schweren Erschütterungen des Familienlebens führen müssen, wenn nicht bald Abhilfe geschaffen wird.

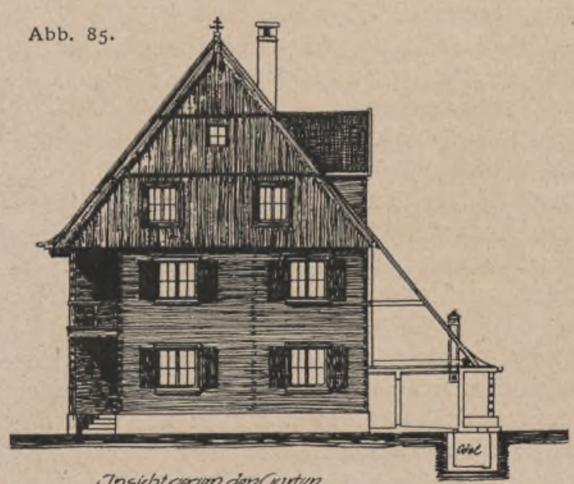
Die Schwierigkeiten der Ernährung während des Krieges und auch in der Jetztzeit haben dazu geführt, daß viele Stadtbewohner sich einen Mietgarten angelegt haben, in dem sie das für ihre Familie notwendigste Gemüse und Obst bauen. Diese Mietgärten haben den Nachteil, daß sie sehr weit von der Wohnung entfernt liegen und infolgedessen nicht rationell bewirtschaftet und nicht genügend bewacht werden können. Wesentlich vorteilhafter wäre es, wenn der Garten dicht bei der Wohnung liegen würde.

Abb. 84.



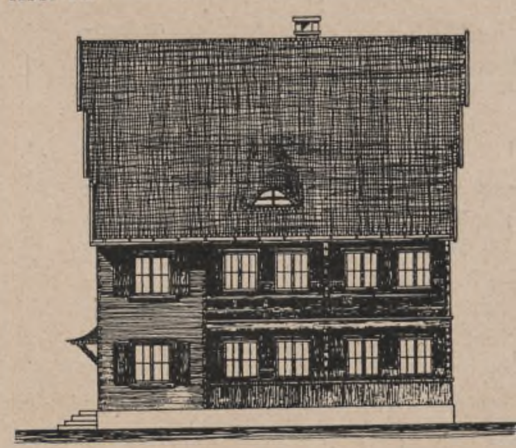
Ansicht gegen die Strasse

Abb. 85.



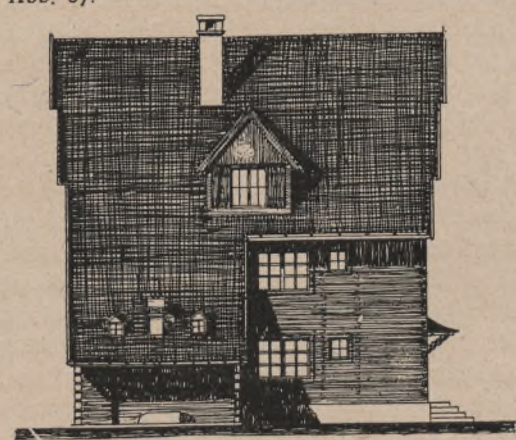
Ansicht gegen den Garten.

Abb. 86.



Längenansicht.

Abb. 87.



Längenansicht

Durch die Notlage, die uns der Krieg gebracht hat, wurde der Mittelstand der Stadt Augsburg, der durch die Kriegsverhältnisse seinerseits in größte Schwierigkeiten geriet, veranlaßt, zur Selbsthilfe zu schreiten und die Wohnungsbeschaffung selbst in die Hand zu nehmen.

Das vorläufige Ergebnis dieser Selbsthilfe war die Gründung der Gartenstadt Augsburg-Spickel, als gemeinnützige Bauvereinigung.

Zur Gründung der Gartenstadt waren außer der Wohnungsnot und der schwierigen Ernährungslage richtunggebend die durch Reich, Staat und Gemeinde in Aussicht gestellten und zugestandenen Beihilfen in Gestalt von Baukostenzuschüssen, Steuerbegünstigungen und Erleichterungen bezüglich der Belehnung und baulichen Ausgestaltung. Diese günstigen Voraussetzungen werden in weitestem Maße der entstehenden Gartenstadt zugute kommen und so billige und doch solide Wohnungen ermöglichen.

Als Baugelände wurde von der Stadtgemeinde Augsburg das ca. 185 Tgw. große Gebiet zwischen Friedberger Straße, Waldrand, Spickelstraße und Siebentischstraße grundsätzlich überlassen, welches in verschiedenen Bauperioden allmählich ausgebaut werden soll. Die erste Bauperiode wird das Grundstück zwischen Spickelstraße, Bahndamm (Augsburg-München), Waldrand und Fußweg zum Ablaß (Spickelstraße) als Grundlage haben.

Das Gelände wird in der Richtung Ostwest von dem Eisenbahndamm der Linie Augsburg—München durchschnitten. Außerdem führt eine Hauptfahrstraße Spickelstraße von Nordwest nach Südost durch das Gartenstadtgebiet und unterführt den bereits erwähnten Eisenbahndamm. Vom Spickel her fließt ein Lechkanal, der sich an der Einmündung der Spickelstraße in die Friedberger Straße teilt, als Proviantbach nach Norden abzweigt und als Kaufbach dicht südlich der Friedberger Straße weiterfließt. Schließlich durchqueren das Gelände noch zwei Fuß- und Radfahrwege, welche die Kuhbrücke einerseits und die Eisenbahnhaltestelle bzw. den schnurgeraden Waldweg zum Ablaß andererseits miteinander verbinden. Der letztgenannte Fußweg führt in mäßiger Breite unter dem Bahnkörper durch. Die beiden Fußwege schneiden unter sehr ungünstigen spitzen Winkeln das Gelände aus; auch die übrigen Verkehrs- und Wasserlinien sind geeignet, das ganze Gelände in ungünstig geformte Streifen und Zwickel zu zerschneiden, besonders ungünstig gestaltet sich dies an der Einmündung des alten Heuweges in der Friedberger Straße. Dort entsteht ein Knotenpunkt von vier auseinanderlaufenden Straßenzügen (Friedberger Straße [zwei Äste] Spickelstraße und alter Heuweg) und drei Wasseradern. Dort wird sich vermutlich, nachdem dieser Punkt Trambahnhaltestelle werden soll, ein sehr gesteigerter Verkehr entwickeln. Es ist deshalb nötig, hier eine großzügige Platzlösung zu projektieren; natürlich kann dies nur unter gewissen Opfern an Boden geschehen. Gleichzeitig wäre es für die Friedberger Straße auch sehr erwünscht, im Zuge derselben eine platzartige, gärtnerisch ausgestattete Erweiterung zu besitzen. Die Friedberger Straße wird an sich infolge des parallel laufenden Kaufbachs und der säumenden grünen Streifen sowie der südlich des Kaufbaches gelegenen Wohnstraße eine reizvolle Ausgestaltung erfahren. Zu beiden Seiten des Lechkanals, von der Friedberger Straße bis zum Bahndamm, ist ein ca. 8 m breiter Schutzstreifen liegenzulassen.

Für die Aufteilung der verbleibenden städtischen und privaten Grundstücke ist zunächst die Forderung maßgebend, eine Verbindung von der Haunstetterstraße zum Alten Heuweg zu finden — von Süd nach Ost —. Wahrscheinlich wird diese neue Verkehrsader von der Siebentischstraße beim Landgestüt abzweigen und mit möglichst geringem Umweg, senkrecht anschneidend den Heuweg erreichen. Diese könnte in der im vorliegenden Bebauungsplan gezeichneten Weise unter Benutzung und Erweiterung der vorhandenen Fußweg-Unterführung und durch Überbrückung des Kaufbaches beim Franzosenwall sowie Anlage eines neuen geraden Straßenzuges von dieser Überbrückung aus zum Alten Heuweg geschehen. Da die Straße als Verkehrslinie mindestens 20 m breit werden muß, ist dort halbgeschlossene zweistöckige Bauweise

Abb. 88.

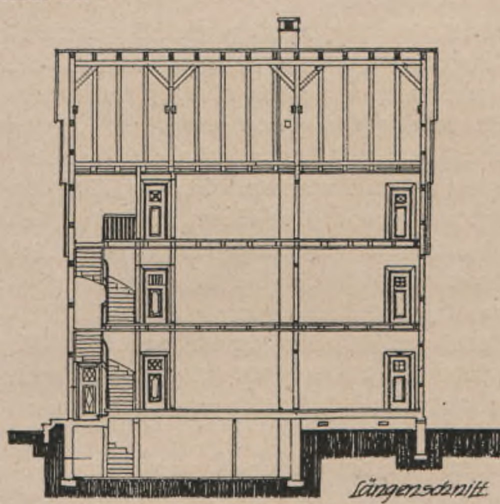


Abb. 89.

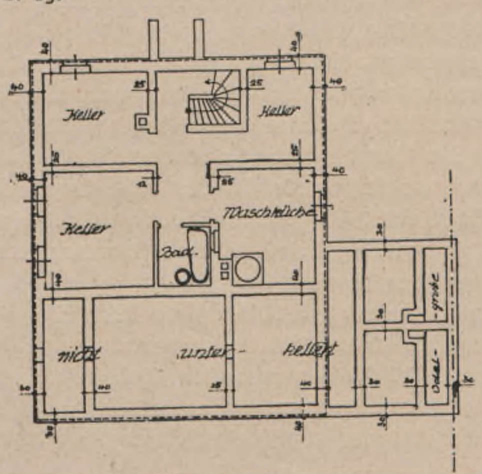


Abb. 90.

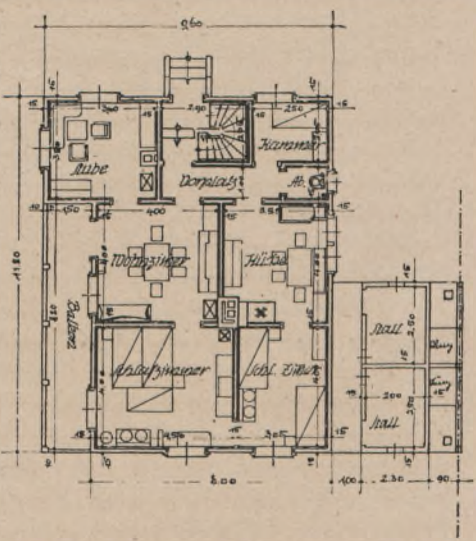
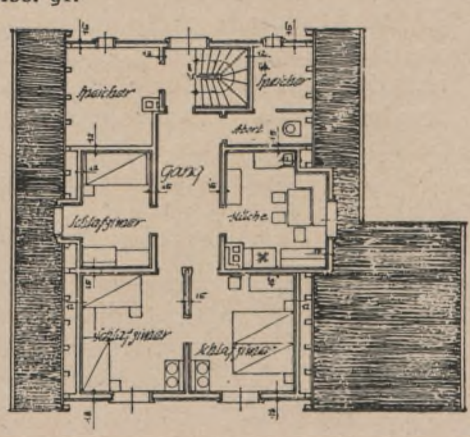


Abb. 91.



mit genügend großem Gartenhintergelände, entsprechendem Vorgarten und doppelseitige Alleebepflanzung vorgeschlagen. Die dort stehenden Wohnhäuser sollen ebenso wie die an der Friedberger Straße liegenden als Vier- oder Sechsfamilienhäuser errichtet werden. Maßgebend für die weitere Unterteilung der hieraus sich ergebenden Grundstücksflächen waren folgende Gesichtspunkte:

1. Das Stadterweiterungsamt hat den Verfassern des Aufteilungsplanes zur Auflage gemacht, die spitz anschneidenden bestehenden Alleen aufrechtzuerhalten. Es wurde jedoch versucht, einen Mittelweg einzuschlagen und die Alleen nur im Mittellauf beizubehalten, die spitzwinkligen Anschnitte jedoch aufzugeben und dort Plätze anzuordnen.
2. Nachdem die Stadtverwaltung und die Eisenbahndirektionen für die Fußgängerunterführung des Bahnkörpers zu den beiden Hauptunterführungen nicht zu gewinnen waren, läßt sich für die Ansiedler der Nachteil eines kleinen Umwegs bis zur Trambahnhaltestelle nicht ausschalten. (Die Trambahn soll nach dem städtischen Projekt nämlich nicht die bisherige Hauptverkehrsader, die Friedberger Straße auf ihrer ganzen Länge durchfahren, sondern den Alten Heuweg durchgeführt werden. Daraus erwächst der Siedlung natürlich ein großer wirtschaftlicher Schaden; denn viele werden sich scheuen, bei so ungünstigen Verkehrsverhältnissen sich außerhalb der Stadt anzusiedeln.)
3. Der Waldrand fordert geradezu heraus, an demselben die freistehenden Eigenhäuser (Einzel- und Doppelhäuser) zu errichten. Dabei wurde die Straße nicht zwischen Wald und Bauparzellen, sondern jenseits der letzteren gelegt und an der Rückseite der Bauparzellen am Waldsaum entlang ein schmaler etwa 2 m breiter Karren- bzw. Fußweg geführt. Diese Plätze werden wohl zu den begehrtesten der ganzen Siedelung gehören.
4. Nachdem die Gartenstadtsiedelung einen Organismus darstellen soll, mußte auch dafür gesorgt werden, diesem Organismus einen Mittelpunkt zu geben. Dieser Mittelpunkt, das Herz der ganzen Anlage, bildet eine für vorliegende Verhältnisse entsprechend dimensionierte Haupt- und Geschäftsstraße. Dieselbe führt vom Turbinenplatz südlich der Unterführung zur bestehenden Alleestraße. Die Enden dieser Straße markieren die beiden Kirchen; dazwischen und am Turbinenplatz liegen Geschäftshäuser, zwei Schulgebäude, Pfarrhaus, Konsum, Bezirkskommissariat u. a. Diese Hauptstraße gab Gelegenheit auf Raumwirkung hinzuarbeiten.
5. Die Führung der übrigen Wege geschah in der Regel so, daß Straßenabschlüsse entstanden, d. h. daß man am Ende der Straße bzw. in der Krümmung derselben stets auf ein Gebäude sieht. Diese Abschlußpunkte wurden mit Wirtschaften, Ledigen- und Altersheimen bebaut. Die konkave Seite wurde gestaffelt bebaut.
6. Die Hauptgärten wurden immer auf die Südseite der Häuser gelegt, so daß beste, gärtnerische Ausnutzbarkeit gesichert ist.
7. Fast in allen Blöcken konnte im Innern derselben jeweils ein Spielplatz von genügenden Abmessungen vorgesehen werden. Diese Spielplätze sind nötig, da die Hausgärten für die gärtnerische Ausnutzung vorbehalten sind und dort kein Platz übrigbleibt, ebenso nicht auf der verhältnismäßigen schmalen Wohnstraße, als daß dort die Kinder Bewegungsspiele ausüben könnten. Der Rand dieser Spielplätze soll im allgemeinen mit Baumreihen — vielleicht mit Obstbäumen — versehen werden. Später, wenn es sich als nötig erweisen sollte, können diese Spielplätze zum Teil als Genossenschaftsgärten bepflanzt und genützt werden.
8. Leitgedanke für die Bauweise war es, von der Friedberger Straße zum Wald von der höheren halbgeschlossenen Bauweise überzuleiten zur flachen Reihen-, halb offenen und landhausmäßigen Bauweise. Die Bebauung wird also gegen den Waldrand zu immer weiter. Es findet ein allmählicher Übergang von der städtischen zur ländlichen weiträumigen Bauweise statt. Die niedrigen einstöckigen Häuser können je nach Bedarf und Wunsch als Ein- oder Zweifamilienhäuser errichtet werden.
9. Innerhalb der Wohnbezirke sollen nur Wohnstraßen mit 4,5 m Fahrbahn und beiderseitigen Fußwegen von 1,5 m Breite Anwendung finden.

Auf dem Gartenstadtgelände sollen Wohnungen mit reichlicher Gartenfläche erstellt werden und zwar Zwei-, Drei- und Vierzimmerwohnungen in Ein-, Zwei-, Vier- und Sechsfamilienhäusern. Nach Bedarf können auch weitergehende Wünsche Berücksichtigung finden. Vorzugsweise soll der Reihenhausbau Anwendung finden, da diese Bauweise sich als die vorteilhafteste erwiesen hat. Je nach Wunsch kann jede Familie einen Kleintierstall zur Ausübung von Kleintierzucht erhalten.

Nachdem das Gebiet von der Stadt gegen billigen Erbbauzins auf 100 Jahre überlassen wird, stellen sich die Ausgaben für das Baugelände erträglich niedrig, besonders für Gärten, da der Grund nicht käuflich erworben werden muß. Die Einfamilienhäuser können wie jede andere Wohnung gemietet oder gekauft werden. Im Kaufsfalle ist jede Spekulation ausgeschlossen. Die Bauvereinigung behält sich das Wiederkaufsrecht vor. Ein Hauptvorteil des Wohnens in der Gartenstadt ist die Sicherung vor unbegründeter Mietssteigerung und Kündigung. Gekaufte Anwesen können auf Familienmitglieder vererbt werden. Zu dem üblichen Mietanteile von 100 bis 400 qm kann je nach Wunsch noch im unbebauten Gelände ein Zusatzgarten übernommen werden.

Die Geländeaufteilungspläne stammen von dem Verfasser in Verbindung mit Architekt Bösch. Mit Rücksicht auf die amtliche Tätigkeit des Verfassers schied dieser bei der weiteren Bearbeitung aus; an dessen Stelle trat Architekt M. Kurz, Augsburg, Pfersee.

Mitglied der Gartenstadt-Bauvereinigung kann jeder Angehörige des Mittelstandes werden. Es kommen hierbei hauptsächlich in Betracht: Beamte und Angestellte des Reiches, des Staates, der Gemeinde und anderer öffentlichen Korporationen; ferner von Industrie, Handel und Gewerbe sowie selbständige Kaufleute, Gewerbetreibende und Angehörige freier Berufe. Kriegsinvalide und kinderreiche Familien werden besonders begünstigt.

Der Geschäftsanteil beträgt 500 M., das Eintrittsgeld 5 M. Es können auch mehrere Anteile erworben werden.

Mit dem Bau von 30 Wohnungen in Zweifamilienhäusern aus Holz ist bereits begonnen worden. (Vgl. Abbildungen 84—91, sechs Häuser sind schon bezogen.)

DIE UMGESTALTUNG DER STADT METZ,

in den verschiedenen Epochen, vornehmlich durch J. F. Blondel, 1773.

Von Architekt AUGUST VENITZ, Halensee. Hierzu die Tafeln 47—50.

I.

Schon in römischer Zeit haben Lothringen und Elsaß eine verschiedene Stellung im großen Reichsverbande eingenommen. Während das Elsaß mit seinem Vorort Argentoratum immer als Grenzland galt und infolgedessen mit Garnisonen belegt war, gehörte Lothringen schon seit den frühesten Zeiten zu den Binnenländern des römischen Gebiets und war fest und unlöslich dem Reiche angegliedert. Demgemäß hatte sich der Römer auf lothringischem Boden durchaus häuslich niedergelassen, und es hatte sich eine Kulturblüte in Lothringen entwickelt, wie sie das Elsaß nie gesehen hat.

Der Mittelpunkt dieses Kulturlebens war die römische Stadt Divodurum, unser heutiges Metz, welcher Name sich bis ins vierte Jahrhundert erhielt. Erst dann verschwand der Name Divodurum vollständig und machte dem Namen Metis Platz. Denn Kelten vom Stamme der Mediomatriker, denen auch Metz seinen Namen verdankt, haben wohl schon mehrere hundert Jahre vor unserer Zeitrechnung den Grund der Stadt gelegt und die von ihnen begründete Siedlung, welche sie auch Divoduron, d. i. „Gottesfeste", nannten, zum Hauptort ihres ausgedehnten Gebietes erhoben. Die Stadt hat daher eine mehr als 2000 jährige Vergangenheit, deren genauer Ursprung nicht festzustellen ist. Von Trier ist der Ursprung genau bekannt, von Metz verlieren wir die älteren Spuren.

Dagegen sind die Spuren der römischen Glanzzeit bis heute genau zu verfolgen, und zwar in einem Zusammenhang, wie wir diese nur noch in Trier vorfinden. Das freigelegte römische Amphitheater liegt beim Teobaldstor, war umfangreich und prunkvoll und bot für 25 000 Zuschauer Raum. Später, um 300 n. Chr., wurde die Anlage eingeebnet. Ihre Überbleibsel boten unter Konstantin I. (306—337 n. Chr.) der ersten christlichen Gemeinde eine vorübergehende Heimstätte. Bei Ars a. d. M. ragt die berühmte Gorzer Wasserleitung, das lange Tal der Mosel überspannend, hervor, deren Bogenkonstruktionen den Jahrhunderten trotzten, und deren alte Einrichtung zur Wasserförderung noch heute die Fachleute in Erstaunen setzt. Die Thermen an Mosel und Seille, die mineralhaltig und mit 84 Granitsäulen aus gestattet waren, wobei die Wände und die Wannen aus demselben roten Granitgestein geschliffen waren, die Felsenbäder (später Bains de roche) sind Zeichen dafür, daß die Römer das Vorhandensein großer Mineralerze und Gesteine, deren Behebung unter deutscher Verwaltung den beispiellosen Aufschwung der Lothringer Hüttenindustrie brachte, längst geahnt und gewußt und nicht zuletzt ihre kostbaren Bäder an den Abhängen des bereits Wein tragenden Moseltales einrichteten, sondern auch aus spekulativen Gründen dazu sich entschlossen. Im jetzigen Domschiff steht noch heute eine derartige Wanne mit Skulpturen und Ornamenten versehen an der mancher vorübergeht, indem er die Herkunft verkennt und das schöne Stück für eine Grabstätte hält. So finden wir in dieser Gegend überall kostbar ausgestattete Gebräuche und Einrichtungen, während jenseits der Vogesen sich keine Stadt zu blühendem, selbständigen Leben entwickeln konnte.



Abb. 92. Metz.
Austrasischer Palast, Trinitarierstraße.

Während im dritten Jahrhundert das Elsaß von den Germanen überflutet wurde, konnte sich in Metz römische Kultur noch beinahe zweihundert Jahre ungestört entwickeln. Auch als die Stadt dem Andrange und der Umflutung der Germanen keinen weiteren Widerstand zu leisten vermochte, ist sie dennoch nicht wie Straßburg als Ruine in frän-



Abb. 93. Metz.
Theaterplatz von Architekt Oger.

kische Hände gefallen, sondern auf Grund eines friedlichen Vertrags unversehrt in den Besitz des fränkischen Königs gekommen. In der Folge erlitt die Entwicklung keine Unterbrechung. Im Gegenteil. Der germanische Hof, welcher nach der Teilung des Reiches in Metz seinen Sitz aufschlug, unterlag vollständig dem romanischen Einfluß, und Metis wurde damit das Zentrum der romanischen Kulturentwicklung im austrasischen Reiche. Seit 511 n. Chr. war hier der Mittelpunkt des Zeitreiches Austrasien der Merowinger Könige. Hoch ragt, bis heute zum Teil erhalten, der Königspalast über den Berg (Trinitarier Straße), glänzend grüßen die Giebel der eben emporwachsenden romanischen Kathedrale über das lachende Moseltal, kararische Marmorarten aber tragen den stolzen Klosterbau der frommen Frauen unter den Merowingern. Er ist Fortsetzung des monumentalen Gepräges dieser Stadt, wobei man bei Verwendung des bodenständigen Gesteins nicht stehen bleibt, sondern durch Verwendung noch edlerer Arten dessen Wirkung zu erhöhen anstrebt.

Auch in der karolingischen Epoche behält Lothringen auf Grund der politischen Verhältnisse seine wirtschaftliche wie städtebauliche Überlegenheit. Das karolingische Königsgeschlecht war auf Lothringer Boden erwachsen und hatte mit seinen Gütern auch die Vorliebe für die lothringische Heimat ererbt. So war der alten Metis die ausgesprochene Zuneigung des Hofes verblieben. Hier, wo der gefeierte Ahnherr des Geschlechts gewirkt und seine letzte Ruhe gefunden, hatte Karl d. Gr. für die Angehörigen seiner Familie die Grabkirche gewählt. Im reichen Kloster, dicht vor den Mauern der blühenden Stadt, das nach dem heiligen Arnulf seinen Namen führt, hatte er Hildegard, die geliebte Frau, welche in der Pfalz zu Diedenhofen verstarb, zur letzten Ruhe bestattet, und neben ihrem Grabe lagen die Stätten, welche die Reste der im jugendlichen Alter verstorbenen Kinder bargen. Auch Ludwig der Fromme war der Neigung des Vaters treu geblieben und hatte in St. Arnulf endlich die Ruhe gefunden, die ihm das Leben so hartnäckig — verweigerte.

War sonach die städtebauliche Entwicklung bis zum 10. Jahrhundert ungehemmt und hervorragend, so trat in der folgenden Zeit bis zum 16. Jahrhundert die Zerstörung der romanischen Kathedrale der Klöster St. Vincenz und St. Arnulf u. a. m. total durch die Verheerungen dieser bewegten Zeit ein, und Reste wie die Templerkapelle auf der Zitadelle z. B. sind Wahrzeichen der romanischen und nachfolgenden Übergangszeit. Diese brachte uns die alles überragende Hochkirche der Gotik, die heutige Kathedrale, die Schwesterkirche des Domes zu Reims. Das heutige Bauwerk ist nicht das erste Bauwerk an dieser Stelle. Schon in frühester Zeit war hier eine gottgeweihte Stätte.

Gregor von Tours, der Geschichtsschreiber der Franken, erwähnt ein Oratorium des hl. Stephanus, das beim Einfall der Hunnen 451 als einziges Bauwerk der Stadt vor Plünderung und Brand bewahrt blieb. Einige geschichtliche Ereignisse von diesem Oratorium verdienen bekannt gegeben zu werden. Unter Chrodegang (744—768) war es schon Bischofs- und Domkirche und erhielt eine reiche innere Ausstattung, 869 war es Zeuge der Krönung Karls des Kahlen, 882 wurde es von Karl dem Dicken seiner Schätze beraubt, die er benutzte, um den Normannen den schuldigen Tribut zu zahlen. Im 10. Jahrhundert wurde unter Bischof Theoderich I. (964—984) ein Neubau aufgeführt, der vermutlich dreischiffig war. Das Mittelschiff hatte dieselbe Breite wie das jetzige, und der Turm befand sich an der Westfront zwischen den beiden heutigen Türmen. Auch die Choranlage mit zwei seitlichen Türmchen entsprachen in ihrer Lage der neuzeitlichen Anordnung. Während Langhaus und Turm bereits Anfang des 13. Jahrhunderts dem Neubau weichen mußten, wurden Querschiff und Chor erst um 1520 abgetragen. Von diesem romanischen Bau sind schon in früheren Jahren, namentlich bei der Untersuchung der Vierungspfeiler im Jahre 1881, an verschiedenen Stellen unter dem Fußboden Mauerreste zum Vorschein gekommen.

Es ist bekannt, daß die heutige Kathedrale aus zwei Kirchen, mit dem dem Domkapitel gehörigen östlichen Bau und der Kollegiatkirche Notre Dame la Ronde, zusammengewachsen ist. Als im 13. Jahrhundert der Dom in größeren Abmessungen erneuert werden sollte, konnte der Bauplatz nach dem Kammerplatz, des hier stark fallenden Geländes wegen, nicht wesentlich erweitert werden. So einigte man sich zu einem gemeinsamen Neubau, der dann im Westen erst an dem bischöflichen Palaste eine Grenze zu finden brauchte; die Westfront der neuen Zwillingskirche wurde hart vor den Gebäuden des Bischofs aufgeführt.

Der Grundriß zeigt klar und deutlich die beiden Gotteshäuser, die ursprünglich durch eine Wand, später durch ein Gitter voneinander geschieden waren: den Dom mit einem Chor im Osten, die Kirche St. Marien mit einem solchen im Süden. Die beiden Türme bezeichnen die Westgrenze der Kathedrale. Die Nebenkirche erhielt Zugang vom Stephansplatz und im Süden neben dem Chor, der in unseren Abbildungen zu verfolgen ist, das prächtige Liebfrauenportal. Dieses Portal in seinem heutigen Zustand ist Wiederherstellung, und zwar Paul Tornows bedeutendste Leistung; es war fast ganz zerstört gewesen. Die Metzer Kathedrale hat — eine wohl einzige Eigentümlichkeit unter ihresgleichen — im Westen eine Ausbildung, wie sie manche Klosterkirche zeigt.

Eine eigenartige Ausbildung haben die beiden Haupttürme erhalten, von denen nur der eine einen Helm hat. Der Hauptturm, der Mutteturm, so genannt, weil er die große Glocke „La Mutte“, welche 21 887 Pfund schwer ist und seit 1381 umgegossen ist, trägt, stammt in seinem unteren Teile und dem offenen Geschoß wie der Kapitelturm auf der Nordseite aus dem 13. Jahrhundert. Die unfertig gebliebenen Türme erhielten zur Aufnahme der Glocken zunächst hölzerne Aufbauten. Im Kapitelturm wurde das Geläute des Domes untergebracht. Im Jahre 1477 hatte die Stadtverwaltung, die nunmehr, ganz eigentümlich, als Besitzerin des Turmes auftritt, die Errichtung eines steinernen Glockengeschosses nebst Helmspitze auf diesem Turme beschlossen. Die Arbeiten gelangten durch den städtischen Baumeister Hannes v. Raucouval in den Jahren 1478 bis 1482 zur Ausführung. Von diesem Meister ist uns in der Helmspitze des Mutteturmes ein ganz eigenartiges Werk beschert worden, das als ein Meisterstück mittelalterlicher Steinmetzkunst bezeichnet werden kann. Hannes v. Raucouval muß ein phantasievoller und vielseitiger Architekt gewesen sein, denn ihm verdanken wir die Gesamtwirkung der Kathedrale, wie sie aus der Übergangszeit uns erhalten blieb; und in dem gleichfalls erhalten gebliebenen „Deutschentor“, dem Sitz des Deutschordens bis 1552, welches er ebenfalls erbaut hat, zeigt er das Gegenstück, der zier-

lichen Formen. Wuchtig und gedrungen, man möchte sagen deutsch, ragt diese Wasserburg aus dem Stadtbild. Wenn die Gotik des Straßburger Münsters und seine Umgebung als durchaus deutsche Kunst bezeichnet werden kann, so ist es in Metz ausschließlieh der nahe Einfluß der Champagne und Burgunds, welche diese Entwicklung bestimmt haben. Der französische Stadtbau hatte das Erbe des römischen Barocks angetreten. (Fortsetzung folgt.)

RAYON-KÖLN.

Erwiderung von HERMANN JANSEN.

Die Ausführungen von Professor Dr.-Ing. Schumacher im vorigen Heft 7/8, die mehr wie eine Verteidigung denn als Erläuterung anmuten, möchte ich nicht ganz unerwidert lassen. Da das Problem Rayon-Köln schon überreichlich an dieser Stelle behandelt wurde (siehe auch Heft 11, Jahrgang 1920), soll sich meine Antwort auf die Fragen grundsätzlicher Art im Städtebau beschränken. Auf diese kommt es an, nicht auf sogenannte Motive und Motivchen. Klar und unzweideutig müssen sie in jedem Entwurf hervortreten. Nichts ist der gesunden Fortentwicklung des Städtebaus hinderlicher als eine Halbheit, eine Verflachung, wie sie sich neuerdings immer häufiger zeigt und um so gefährlicher wird, je schöner und tönender die begleitenden Worte sind. Nicht in die Breite, sondern in die Tiefe geht die Tendenz heute, wo zu städtebaulichem Gelegenheitsschaffen sich so mancher Berufene und Unberufene angeregt fühlt.

Schumacher scheint von der Richtigkeit seines Urplanes bzw. den darin versuchten Grundsätzen wenig mehr überzeugt und befriedigt zu sein, wenn er neuerdings ein Projekt vorführt, bei dem „viele wichtige Punkte eine neue Fassung erhalten haben“, d. h. ein Projekt, das nicht mehr identisch ist mit dem der Stadt Köln seinerzeit beim Wettbewerb eingereichten und zur Ausführung angenommenen. Wenn er also einen Vergleich zwischen diesem seinem abgeänderten Entwurfe und meinem Urplan hier unternimmt, bzw. eine Kritik meines Entwurfes anschließt, so muß dieses als unzulässig und ungewöhnlich bezeichnet werden. Soweit der kleine Maßstab es erkennen läßt, erfolgt eine neue Fassung nicht „in vielen wichtigen Punkten“, sondern in fast allen Punkten der Einzelaufteilung. Aber mögen noch so viele Abänderungen einander ablösen, der Plan Schumachers bleibt in seinem Organismus, in seiner Auswirkung verfehlt und entspricht nicht den neuzeitlichen Anforderungen, wenigstens so lange nicht, als an Stelle seiner mehr oder weniger kleinlichen Einzelgestaltung das scharfe Herausarbeiten der fundamentalen städtebaulichen Forderungen tritt:

Hier Höchstleistung des Verkehrs, hier Höchstleistung der Erholungsflächen.

Eine Halbheit gibt es nicht, kann auch im Interesse des Volkswohles nicht geduldet werden. Schumacher hat, um nur einen verkehrstechnischen Punkt zu erwähnen, die Notwendigkeit der Vereinfachung des Netzes der zahlreichen Radial- oder Torstraßen nicht genügend erkannt. Gerade in Hinsicht auf die von ihm so oft betonte Wirtschaftlichkeit müßte er aber eine Anzahl derselben unterdrücken bzw. weiter draußen abfangen. Vor allem nicht erkannt hat er seinerzeit die Umleitungsmöglichkeit der Dürener Straße in die nahe liegende bereits ausgebaute Bachemer Straße. Letztere bleibt mit ihrer Riesenbreite von 69 m jedwedem Verkehr auf Jahrzehnte gewachsen. Sie erreicht die Ringstraße der Neustadt einfacher und billiger als die Dürener Straße, welche in die kaum 17 m enge Jülicher Straße eingezwängt wird. Diese Umleitung in die Bachemer Straße gemäß meinem Vorschlage bzw. Nachsatze (siehe Abb. 51, Heft 7, Jahrgang 1920) kann nach und nach im Laufe der Jahrzehnte sich vollziehen, erfordert verhältnismäßig sehr geringe Kosten. Der Neuausbau der Dürener Straße wird sofort und restlos nötig und bedingt die Vergeudung vieler Millionen, die zweckmäßiger anderswo sich verwenden lassen. Der gleiche Fehler wiederholt sich in anderen Baukomplexen.

Ferner: Höchstwert der Freiflächen. Statt die Erholungsflächen, die sich hier in seltenem Ausmaß finden, zusammenzuhalten, einen Höchstwert ihnen zu sichern, zerreißt Schumacher sie nicht nur durch jene meist überflüssigen Radialstraßen, sondern vor allem durch die Beibehaltung der sogenannten Kanalstraße als Verkehrsstraße. Ausgerechnet mitten in diese Freiflächen, die doch, wie amtlich immer wieder versichert wurde, der Gesundheit der übelverbauten Neustadt wie dem Rayon nötiger sind als Brot, soll eine Querverbindung für Fuhrwerke hinein. Welcher Widerspruch! Dabei liegt die Kanalstraße im Durchschnitt kaum 350 m außerhalb der Ringbahn und parallel ihren Begleitstraßen. Nein, nicht hier, sondern weiter draußen — Piusstraße, Weyerthalstraße usw. — ist der Ort für die Querverbindung, der bei richtiger Umleitung der Torstraßen NB nicht die übertriebene Bedeutung mehr zukommt. Mit der rechten Hand schafft Schumacher Erholungsflächen, mit der linken zertrümmert er sie. Zertrümmert ist doch z. B. ein Platz, dessen eine Seite restlos von einer der breitesten Torstraßen gefaßt, und der von einer fast ebenso breiten Diagonalstraße glatt halbiert wird. Solch ein „Platz“ ist und bleibt eine Unmöglichkeit, ein Monstrum, das an die Karikaturen Stübbenscher Plätze der Kölner Neustadt erinnert. Ungefähr 100 : 150 m groß, liegt er an der verkehrsreichen Subbelrather Straße (36 m breit) und wird von der fast ebenso verkehrsreichen Herkulesstraße (29 m) halbiert.

Auch andere Erholungsflächen sind in ihrer ganzen Längsausdehnung dem Staub und Lärm der Verkehrsstraßen auf viele Hundert Meter schonungslos ausgeliefert — Zülpicher Straße, Aachener Straße, Bachemer Straße, Amsterdamer Straße . . . —. Richtig war, sie von den Verkehrsstraßen abzuschnüren. Die Kleinlichkeit in der Grünverzettelung hat leider die der Baublocks zur Folge, vor allem schlimm an der Merheimer Straße, Gladbacher Straße und Riehler Straße. Die Mehrzahl derselben hat kaum 100—150 m Länge, wo die doppelte Länge Mindestmaß wäre. Die Übersicht und Verkehrssicherheit leiden dadurch außerordentlich. Eine Unzahl unzulässiger, weil gesundheitsschädlicher Nordfronten ist die Folge dieser spielerischen winkligen Aufteilungsfiguren. Letztere können höchstens auf Laien wirken, wie ja nicht vergessen werden darf, daß die Wahl des Schumacherschen Planes

für die Ausführung lediglich auf Beschluß einer Kommission erfolgte, die fast ausschließlich aus Laien bestand — nur ein Architekt bei mehr als zwei Dutzend Nichtfachleuten; ein Städtebauer von Beruf wurde überhaupt nicht hinzugezogen, auch nicht ein auswärtiger Gartenbaukünstler, trotzdem die selten starke Betonung des landschaftlichen Momentes gerade hier dazu herausforderte. Die Zahl urteilsfähiger Fachleute, die den Schumacherschen Plan anders einschätzen als sein Autor und dessen Auftraggeber, wächst dauernd. Hoffentlich nimmt Schumacher, ehe es zu spät ist, Veranlassung, demselben immer mehr „in vielen wichtigen Punkten eine neue Fassung" zu geben[1]).

---

[1]) Durch vorstehende Erwiderung des Herrn Professors Jansen betrachten wir die Diskussion über diese Frage geschlossen.

Die Schriftleitung.

DEUTSCHE AKADEMIE DES STÄDTEBAUES.

Eine Gruppe Berliner Architekten hat den Versuch gemacht, unter dem Namen „Deutsche Akademie des Städtebaues" eine Körperschaft zu gründen, die, „auf das Vertrauen eines großen Kreises von Fachgenossen gestützt, die Entwicklung des Städtebaues richtunggebend beeinflussen soll".

Zu diesem Zweck hat sich in Berlin ein Wahlausschuß gebildet, der 155 von diesem Ausschuß ausgewählte Personen zur Wahl von 15 Mitgliedern aus 30 gleichfalls von diesem Ausschuß namentlich vorgeschlagenen Personen veranlassen wollte. Den Wahlausschuß unterzeichneten die Herren: Bodo Ebhardt, Erich Giese, Cornelius Gurlitt, Walter Lehweß und Bruno Möhring, von denen Arbeiten auf städtebaulichem Gebiete nur zum Teil bekannt sind.

Es liegt uns fern, gegen die Initiative der Herren Stellung zu nehmen; es scheint uns aber bei diesem Unternehmen sehr vieles anfechtbar und ungeklärt zu sein, so daß wir wir von einer endgültigen Stellungnahme zu diesem uns verfehlt erscheinenden Versuch vorläufig absehen möchten. Wir beschränken uns auf die Wiedergabe des nachfolgenden Rundschreibens des Herrn Regierungsbaumeisters Dr.-Ing. Jobst-Siedler, das er an alle zur Wahl aufgeforderte Herren richtete. Das Schreiben weist sachlich auf die wichtigsten Schwächen der Namengebung und der Art der Auswahl der zur Wahl vorgeschlagenen Mitglieder hin.

Bemerken möchten wir noch, daß nach neueren Nachrichten von den aufgeforderten 155 Herren sich 85 der Stimme enthalten haben, daß ferner bereits von denen, die gewählt wurden, gerade die Prominenten: Geheimrat Dr. Ludwig Hoffmann, Professor Dr. Jansen, Geheimrat Dr. Ing. Muthesius, Professor Bonatz und Professor Bluhm, die Annahme der Wahl abgelehnt haben.

Die Redaktion behält sich, wie gesagt, vor, auf diese Gründung grundsätzlich zurückzukommen, da sie sehr viel Problematisches und für die Psychologie der Nachkriegszeit, dieser Zeit einer allgemeinen Zersetzung, Charakteristisches zu enthalten scheint.

Ich nehme an, daß Ihnen ein Schreiben der „Deutschen Akademie des Städtebaues" vom 12. Januar 1922 zugegangen ist, das die Herren Ebhardt, Giese und andere als Wahlausschuß unterzeichnet haben, und das an Sie die Aufforderung richtet, sich an der Wahl der ersten Akademie-Mitglieder der „Deutschen Akademie des Städtebaues" zu beteiligen.

Wenn auch die allgemeine Absicht zur Gründung einer Deutschen Akademie des Städtebaues unter den Fachgenossen bekannt geworden war, so ist doch erst durch die nunmehr zur Versendung gekommene Aufforderung zur Wahl und durch die dieser Aufforderung beiliegenden Schriftstücke eine gewisse Klarheit darüber zu gewinnen, was von den Gründern der Akademie des Städtebaues beabsichtigt wird.

Bei der genauen Durchsicht der Unterlagen ist der Unterzeichnete zu der Ansicht gelangt, daß es kollegiale Pflicht ist, die Bedenken, die ihm bei der Prüfung dieser Unterlagen gekommen sind, auszusprechen und sie möglichst allen den Herren mitzuteilen, die zur Wahlbeteiligung aufgefordert sind.

Wie sich aus den Druckschriften der Akademie ergibt, ist beabsichtigt, nicht einen Verein zu gründen, in den jeder auf seinen Antrag eintreten kann, sondern eine auf sorgfältiger Auslese beruhende Körperschaft, die auf das Vertrauen eines großen Kreises von Fachgenossen gestützt, die Entwicklung des Städtebaues richtunggebend beeinflussen kann.

Schon dieses Ziel erweckt Bedenken. Es könnte unter Umständen bei Durchführung des Gedankens ein Kreis von etwa 30 Herren gebildet werden, der, auf das sogenannte Vertrauen der Fachgenossenschaften gestützt, einen Einfluß ausüben könnte, der nicht der Entwicklung des Städtebaues dient, sondern vielmehr das Aufkommen jüngerer Kräfte, die Propagierung neuerer Gedanken, also eine freie Entwicklung des Städtebaues verhindern würde. Dieser Kreis könnte sich hermetisch gegen jede neue Richtung absperren. Er würde unter Umständen mit seinem Einfluß nur die Fachgenossen fördern, die ihm angehören oder die zu seiner Fahne schwören.

Die alte Akademie des Bauwesens ist von den freien Architekten bisher oft genug in ihrer Tätigkeit und in ihrer Starrheit bekrittelt worden. Sie steht aber immer noch unter Aufsicht der Öffentlichkeit und unter einer mit allen Vorsichtsmaßregeln gesicherten Satzung. Jetzt wollen sich freie Architekten vereinen, um ein Instrument zu schaffen, das viel starrer, viel einseitiger sich entwickeln könnte.

Der Unterzeichnete will durchaus nicht etwa die Behauptung aufstellen, daß die Gründer der neuen Akademie die oben gekennzeichnete Absicht verfolgen. Ja selbst zugegeben, die Gründer leiten ausschließlich ideale Motive, so würde doch trotz allem die Gefahr bleiben, daß diese idealen Motive nach Schaffung der Akademie des Städtebaues mehr und mehr in den Hintergrund und wirtschaftliche Interessen der Akademie-Mitglieder in den Vordergrund treten.

Auch der gewählte Name muß unbedingt Befremden auslösen. Die neue Organisation soll eine Bezeichnung erhalten, die man bisher nur einem staatlichen und öffentlich-rechtlich anerkannten Institut zu geben gewillt war. Es könnte den Eindruck erwecken, als wenn sich das zu bildende Institut mit einer Autorität der Öffentlichkeit gegenüber schon in seiner Bezeichnung bekleiden wollte, die ihm eigentlich nicht zukommt.

Aber selbst der, der sich mit der Idee und dem Namen befreunden könnte, muß doch den Weg, auf dem diese Idee verwirklicht werden soll, als abwegig erkennen. Die Versender des Wahlaufrufes halten es nicht für notwendig, eine Liste der Personen dem Wahlaufrufe beizufügen, die zur Stimmabgabe aufgefordert sind. Wenn die künftigen Mitglieder der Akademie des Städtebaues, die aus diesem Wahlverfahren hervorgehen sollen, tatsächlich sich auf das Vertrauen einer großen Anzahl von Fachgenossen stützen wollen, so mußte doch der ganze Wahlvorgang so durchsichtig, so klar und auf so breiter Grundlage stattfinden, daß Einsprüche gegen diesen Wahlmodus sofort durch die Vorlegung der Wahlakten beseitigt werden konnten. Es mußten doch auch mindestens alle diejenigen, die zur Wahl aufgefordert sind, gefragt werden, ob sie mit den Zielen und den Tendenzen dieser Akademie des Städtebaues einverstanden sind.

Alles dies ist nicht geschehen. Es mag durchaus zugegeben sein, daß auch in dieser Hinsicht die Gründer und Anreger zu der Akademie des Städtebaues ausschließlich von idealen Motiven sich haben leiten lassen; aber gleichwohl erscheint es selbstverständlich, daß, sofern auf der jetzt vorhandenen Grundlage eine Wahl erfolgen sollte, gegen die Berechtigung dieser Wahl von allen Seiten Sturm gelaufen werden wird. Wer bürgt dafür, daß das Ergebnis der Wahl vielleicht nicht nur als eine Feststellung der Ansichten eines ganz kleinen Kreises und vielleicht

auch noch eines einseitig interessierten Kreises anzusehen ist? Wenn überhaupt der Gedanke der Schaffung einer „Deutschen Akademie des Städtebaues" auf Grund von Wahlen weiter verfolgt werden soll, so muß doch die Kandidatenfrage nicht nur von einem Wahlausschusse, sondern von der Gesamtheit der Fachgenossen eingehend erwogen und erörtert werden.

Wenn auch der mit den Drucksachen übersandte Wahlvorschlag nur ein Anhaltspunkt für die Wahl sein soll, so ist er doch fraglos gleichzeitig eine Beeinflussung der Wähler. Den Wählern wird zugemutet, bis zum 25. Januar die Wahl vorzunehmen, also in einer Frist, in der die Aufstellung einer Gegenliste, die eingehende Besprechung und Erörterung der Kandidatenfrage im Kreise von Fachgenossen ausgeschlossen erscheint.

Aus den angeführten Gründen protestiert der Unterzeichnete gegen die Schaffung einer „Deutschen Akademie des Städtebaues" auf den bisher vorgeschlagenen Grundlagen. Er lehnt für seine Person jede Beteiligung an einer derartigen Gründung ab und bittet alle Fachgenossen, sich auf den gleichen Standpunkt zu stellen und die Herren, die dankenswerterweise die Anregung zu einer Zusammenfassung der Städtebauer gegeben haben, zu veranlassen, andere Vorschläge zur Verwirklichung ihrer Ideen auszuarbeiten und vorzulegen. Dr.-Ing. Siedler.

CHRONIK.

BERLIN: Zum Generaldirektor für Städtebau, Wohn- und Siedlungswesen wurde der bisherige Stadtbaurat für Hochbau in Spandau Karl Elkart gewählt. Die Wahl dauerte über ein Jahr — ein Beweis für die Kämpfe, die sie erforderte. Abgesehen davon, daß die offizielle Ausschreibung völlig ergebnislos verlief, und zwar wegen der geringen Achtung vor dem Werte dieser Stellung durch die ausschreibende Stelle, drohte sie zum Schluß parteipolitisch aufgezogen zu werden. Die Gefahr, einen lediglich politisch gefärbten Kandidaten, dessen Urteil nur wenig von Sachkenntnis getrübt ist, zu wählen, war eine Zeitlang groß. Um so mehr muß die Entscheidung zugunsten Elkarts, der sich, nebenbei bemerkt, nicht offiziell beworben hatte, begrüßt werden. In Fachkreisen war er als bewährter Leiter der einzelnen Hochbauämter in Bochum und Spandau, sowie als künstlerisch hochstehender Architekt längst geschätzt. Außer einer Zahl Hochbauten entstand in den letzten Jahren von seiner Hand eine Reihe vorbildlicher Siedlungen, die zum Teil mit außerordentlichem Feingefühl der Örtlichkeit angepaßt sind — z. B. beim Rathaus Spandau. Die Groß-Berliner Verhältnisse kennt er von seiner bisherigen amtlichen Tätigkeit zur Genüge, so daß ihm volles Vertrauen entgegenzubringen ist. Es ist zu hoffen, daß endlich auch Berlin nicht das länger vorenthalten bleibt, was anderswo seit Jahren durchgeführt ist, nämlich eine gesunde Erneuerung des Wohn- und Siedlungswesens und ein straffes, städtebauliches Ordnen des neuen Großstadtgebildes als Einheit. In den meisten Fällen ist es leider schon zu spät. Berlin ist eben der Typ verpaßter Gelegenheit.

In dem von der Turmhausbau-A.-G., Berlin, ausgeschriebenen WETTBEWERB FÜR EIN HOCHHAUS auf dem Terrain gegenüber dem Bahnhof Friedrichstraße erhielt den I. Preis von 30000 M. der Entwurf der Architekten J. Brahm und R. Kasteleiner (Kassel), Mitarbeiter Alfred Becker; den II. Preis von 25000 M. erhielten Gebrüder Luckhardt und Hoffmann (Berlin); den III. Preis von 15000 M. W. G. Koch (Stuttgart). Sechs IV. Preise zu je 5000 M. erhielten die Entwürfe der Architekten Adolf Abel (Stuttgart), Professor Martin Elsässer (Köln), W. Langstein (Karlsruhe), Krekel und Leykauf (Düsseldorf), Otto Kohtz (Friedenau) und Dr.-Ing. Otto Schubert (Dresden). Für je 3000 M. wurden die Entwürfe von Hans Scharoun (Insterburg) und Tiedemann (Charlottenburg) angekauft.

Im WETTBEWERB für einen GENERALBEBAUUNGSPLAN FÜR BRESLAU sind 40 Entwürfe eingegangen, die zur Zeit der Vorprüfung durch die in Breslau ansässigen Mitglieder des Preisgerichts unterliegen.

DER STUMM-KONZERN hat zur Gewinnung von Plänen für ein Bureauhaus in Düsseldorf einen beschränkten WETTBEWERB ausgeschrieben unter folgenden Architekten: Prof. Wilhelm Kreis, Düsseldorf, Prof. Friedrich Becker, Düsseldorf, Prof. Karl Wach, Düsseldorf, Architekt Paul Lenz, Düsseldorf, Prof. Peter Behrens, Neubabelsberg bei Berlin, Prof. Pölzig, Potsdam-Wildpark, Prof. Otto Orlando Kurz, München, Prof. Paul Bonatz, Stuttgart.

Das Preisgericht, bestehend aus den Herren: Exz. Wilh. v. Stumm, Berlin, Exz. Dr. Rich. von Kühlmann, Berlin, Generaldirektor Eugen Köngeter, Düsseldorf, Prof. Bestelmeyer, Berlin, Prof. Schumacher, Köln, Prof. Muesmann, Dresden, und Reg.-Baumeister Meyer, Düsseldorf, hat zuerkannt: den I. Preis dem Entwurf des Prof. Paul Bonatz, Stuttgart, den II. Preis dem Entwurf des Prof. Wilh. Kreis, Düsseldorf, den III. Preis dem Entwurf des Prof. Peter Behrens, Berlin.

MAGDEBURG. Ein Architektur-Wettbewerb für eine bedeutsame Stelle im Magdeburger Stadtbild ist jetzt vom Magistrat nach Zustimmung der Stadtverordnetenversammlung unter Magdeburger bzw. in Magdeburg geborenen Architekten ausgeschrieben. Es handelt sich darum, für eine gute Bebauung des städtischen Grundstücks am Kaiser-Wilhelm-Platz, Ecke Listemannstraße, brauchbare Ideen zu erhalten. Besondere Raumforderungen werden nicht gestellt; die Form der Ausnutzung des Grundstücks für Bureaus, Läden, Bankzwecke u. dgl., auch für Säle, Restauration, Kino u. a. bleibt den Bewerbern vollkommen überlassen. Städtebaulich ist Rücksicht auf eine Ausgestaltung des Platzes im ganzen zu nehmen, gegebenenfalls unter Beachtung der vom Hochbauamt entworfenen und zur Zeit im Bürgersaal des Rathauses ausgestellten Entwürfe für die Bebauung des Kaiser-Wilhelm-Platzes. Die Einhaltung der normalen Gebäudehöhe wird empfohlen; es bleibt jedoch dem Bewerber überlassen, Vorschläge für die Vermehrung der Stockwerkszahl zu machen, insbesondere für die zurückliegenden Teile des Grundstücks, wobei die Stadtsilhouette zu beachten ist. Das Preisgericht besteht aus Direktor Walter Gropius, Weimar, Prof. Dr. Paul Mebes, Berlin, Prof. Hans Poelzig, Potsdam, Reichskunstwart Dr. Redslob, Berlin, und Stadtbaurat Bruno Taut. An Preisen wird der Betrag von 24000 M. verteilt. Die Bewertung und Preisverteilung soll in neuartiger Weise nach Punkten erfolgen, und zwar so, daß jeder einem Entwurf zugesprochene Punkt einen Grundpreis von 500 M. darstellt. Jeder Preisrichter hat dabei eine gleiche Anzahl von Punkten zu verteilen. Die Arbeiten müssen bis zum 1. März beim Städtischen Hochbauamt, Stephansbrücke 39, eingereicht sein; von dieser Stelle sind auch die Unterlagen gegen Einzahlung von 5 M. und Portovergütung zu beziehen.

GLAUCHAU. Um dem Baugewerbe und den Bauherren der Stadt Glauchau und des angrenzenden Bezirks eine Anregung zu geben, beabsichtigt der Stadtrat zu Glauchau, in der Osterzeit 1922 eine Ausstellung zu veranstalten über „Die Farbe in der Architektur". Es soll gezeigt werden, wie wertvoll die Farbe als Schmuck des Bauwerkes ist, und welche schönen und künstlerischen Wirkungen mit ihr erzielt werden können. Es ist beabsichtigt, die Ausstellung in folgende Abteilungen zu gliedern: 1. Abteilung: Farbige Entwürfe (Fassaden, Innenräume, Dekorationen). 2. Abteilung: Abbildungen ausgeführter farbiger Architekturen (eventuell auch gute Photographien mit Beschreibung der betreffenden Farben): a) Alte Bauten. b) Bauten der Jetztzeit. 3. Abteilung: Technische Abteilung (Farbenfabriken, Muster). 4. Abteilung: Ausstellung der Werkstelle für Farbkunde, Dresden (Geheimrat W. Ostwald). Es wird gebeten, geeignete Sachen dem Stadtbaudirektor Gedschold zur Verfügung zu stellen. Falls die Ausstellung reichhaltig ausfällt, ist durch Anregung des Herrn Stadtbaurat Bruno Taut, Magdeburg, eine Wanderausstellung durch ganz Deutschland geplant. Die Gegenstände müßten spätestens acht Tage vor Ostern in Glauchau sein. Eine Platzgebühr für die Ausstellung wird nicht erhoben. Der Aussteller hat nur die Kosten des Transportes zu tragen.

EIN ZEHNSTÖCKIGES BUREAUHAUS IM WESTEN BERLINS. Es besteht die Absicht, in Berlin-Wilmersdorf am

Heidelberger und Brabanter Platz, unmittelbar an der Untergrundbahn und der Ringbahn, auf dem von der Mecklenburgischen, Detmolder und Brabanter Straße begrenzten städtischen Grundstück unter Beteiligung des Bezirksamtes bzw. der Stadt Berlin ein modernes Riesen-Bureauhaus zu errichten. Hierdurch sollen Wohnungen, die jetzt von Bureaubetrieben benutzt sind, frei gemacht werden, so daß das Projekt einen wertvollen Schritt auf dem Wege der Bekämpfung der Wohnungsnot bedeuten würde. Die Urheberin ist die Gemeinnützige Aktiengesellschaft Heimstätten-Siedlung Berlin-Wilmersdorf. Zur Erlangung geeigneter Ausführungsentwürfe ist ein Preisausschreiben geplant. Die künstlerische Leitung soll dem Stadtbaurate des Bezirksamtes Berlin-Wilmersdorf vorbehalten bleiben.

DIE STÄDTEBAULICHE ENTWICKLUNG DÜSSELDORFS. Die fortschreitende Entwicklung in großen Wirtschaftsgebieten ändert auch allmählich den Grundzug des Wesens größerer Gemeinden in diesen Gebieten. Im rheinisch-westfälischen Industriegebiet drängt der Kohlenbergbau immer mehr nach Norden und Nordosten; dort liegen neue reiche Kohlenfelder. Dieser Verschiebung ihrer Kohlenbasis wird die Hüttenindustrie mit der Zeit in derselben Richtung folgen. Dadurch wird für manche Gemeinden am Südrande dieses Wirtschaftsgebiets eine Entwicklung mit neuen Aufgaben und Zielen kommen, und diese Gemeinden werden weise handeln, wenn sie beizeiten sich mit allen Zukunftsmöglichkeiten gründlich beschäftigen. Zu solchen Gemeinden gehört auch Düsseldorf. Diese Stadt hat jetzt den ersten Schritt mit der Aufstellung eines neuen Generalbebauungsplans getan. Prof. Muesmann, der früher Oberbaudirektor in Stuttgart war und jetzt einem Rufe an die Dresdener Technische Hochschule folgte, hat während seiner hiesigen Tätigkeit die Grundlinien für die künftige städtebauliche Entwicklung Düsseldorfs vorgezeichnet. Düsseldorf soll wieder eine behagliche Wohnstadt werden, das ist der Grundgedanke des Entwurfs. Die bisherigen Düsseldorfer Pläne für neue Hafenpläne haben eine grundsätzliche Änderung erfahren. Vor etwa einem Jahrzehnt war der Plan entstanden, im Norden der Stadt gegen Kaiserswerth hin einen neuen, großen Industriehafen anzulegen; das Gelände ist schon in den Händen der Stadt. Die Anlage ließ man jetzt ganz fallen. Man ist von dem Gedanken eines neuen Düsseldorfer Industriehafens überhaupt abgekommen und will sich auf diesem Gebiet voraussichtlich Bestrebungen anschließen, die südlich von Düsseldorf liegen. Im Norden der Stadt am Rhein auf dem ehemals für einen Hafen bestimmten Gelände werden ständige Ausstellungsgebäude errichtet und daneben geräumige Anlagen für alle Zweige des Sports. Eigene Anschlüsse an die Staatsbahn und der Wasserweg werden dem Personen- und Güterverkehr für Ausstellungen und Sportleben dienen. An diese Anlagen werden sich neue Wohnviertel anschließen. Das ganze rechtsrheinische Stadtgebiet ist in Wohnbaustaffeln gedacht, die von der Geschäftsstadt bis zur ländlichen Siedlung abflachen und von Grünflächen durchzogen sind. Bei einer Neuordnung des Verkehrswesens sind neben der Umgestaltung der Güterbahnhöfe auch Schnellbahnlinien vorgesehen, von Köln durch Düsseldorf nach dem engeren Industriegebiet und vom Osten dieses Gebiets durch Düsseldorf über den Rhein nach dem Westen ins linksrheinische Industriegebiet. Dieser Generalbebauungsplan ist den Stadtverordneten und auch Vertretern aller Berufskreise in Vortrag und Lichtbildern durch Prof. Muesmann vorgeführt worden. Dabei wird es sich in nächster Zeit mehr um vorbeugende Tätigkeit der städtischen Verwaltung handeln, aber die Grundlinien für eine neue Entwicklung Düsseldorfs sind gegeben. Bei diesen Grundlinien hielt man an dem Leitgedanken fest, daß nicht eine örtliche Entwicklung das Ziel sein darf, sondern daß diese Entwicklung nur im Zusammenhang mit dem ganzen Industriegebiet vor sich gehen wird, wo Düsseldorf mit dem übrigen Industriegebiet eine wirtschaftliche Einheit bildet.

AUSBAU DER STADT POTSDAM. Der Potsdamer Magistrat hat den Stadtverordneten den Antrag unterbreitet, für das Gebiet der Stadt und Umgebung einen den neuzeitlichen Anforderungen des Städtebaues und Siedlungswesens entsprechenden Gesamtbebauungsplan aufzustellen. Der Plan soll nicht nur das eigentliche Weichbild der Stadt, sondern auch das angrenzende Wirtschaftsgebiet umfassen. Der Magistrat hat zur Herstellung des Planes Prof. Dr.-Ing. Jansen in Berlin gewonnen, der sich bereit erklärt hat, in einem Zeitraum von zwei Jahren die für den Gesamtbebauungsplan erforderlichen Arbeiten durchzuführen.

EIN ZERSTÖRTER ARCHITEKTENTRAUM. Als das neue Schöneberger Rathaus fertiggestellt wurde, bestand in den städtischen Kreisen Schönebergs der Plan, zur architektonischen Abschließung des Rathaus-Vorplatzes (Rudolf-Wilde-Platz) die Martin-Luther-Straße bis zum Stadtpark zu überbauen. Dadurch hätte der Platz vor dem Rathaus eine in städtebaulicher Hinsicht sehr erwünschte Platzwandung erhalten. Durch diese schöne Absicht hat der Krieg einen Strich gemacht. Das schmale Eckgrundstück zwischen Martin-Luther-Straße und Innsbrucker Straße mußte verkauft werden, und die Deutsche Erdölaktiengesellschaft baute dort ihr neues Bureaugebäude. Die für die Platzgestaltung bereits aufgestellten Baufluchtlinien sind hinfällig geworden, und das Schöneberger Bezirksamt hat beschlossen, sie aufzuheben. Sie schaffen unter den heutigen Umständen nur unnütz großes Gelände an Vorgärten und Bürgersteig, das zur Vergrößerung des Stadtparks wieder Verwendung finden soll.

ABLEHNUNG EINES HOCHHAUSBAUPROJEKTES. Nach Mitteilung des Reg.-Rats Schlicht im Stadtrat wurden in den letzten Monaten Pläne und Skizzenprojekte für Hochhausbauten (meist für Bureauzwecke) eingereicht für den Viktualienmarkt, die Kalkinsel, Schrannenhalle, für den Sendlingertorplatz, das Marsfeld, die Gebsattelstraße, den Maximilians- und Elisabethplatz. Der vom Stadtrat eingesetzte Unterausschuß hat sich kürzlich mit zwei Projekten befaßt, die in den Anlagen am Sendlinger-Tor-Platz einen Hochhausbau vorsehen. Das eine Projekt wurde von Professor Theodor Fischer, das andere, das mit dem Hochhausneubau noch einen Hotelbetrieb verbinden will, von Rechtsanwalt Dr. Reschreiter (Architekt P. Danzer) eingereicht. Der Hauptausschuß hat sich auf den Standpunkt gestellt, daß die Voraussetzungen, unter denen der Stadtrat sich seinerzeit bereit erklärt, unter gewissen Bedingungen die Anlagen am Sendlinger-Tor-Platz überbauen zu lassen, heute nicht mehr oder nicht mehr in dem Maße gegeben seien wie damals. Eine Hebung der Bautätigkeit durch Hochbauten sei zweifellos zu erwarten, aber die Bautätigkeit sei an sich bereits wieder in einem Umfange erwacht, daß die Beteiligten sich schwer tun mit der Beschaffung der Baustoffe und Arbeitskräfte. Unter Umständen könnte auch die Fertigstellung von Wohnhausbauten nachteilig beeinflußt werden. Von einem Hochhaus könne man sich deshalb auch keine so wesentliche Abnahme der Raumnot erwarten, wie seinerzeit angenommen wurde. Der ablehnende Beschluß des Hauptausschusses wurde vom Stadtrat einstimmig ohne Aussprache bestätigt.

EINE GROSSE DEUTSCHE TAGUNG FÜR DENKMALPFLEGE UND HEIMATSCHUTZ wird in den Tagen vom 27. bis 30. September in Stuttgart gehalten werden. Es werden auf ihr der Schutz der privaten Kunstsammlungen, Industrie- und Heimatschutz u. a. von ersten Sachverständigen behandelt werden. Mit der Tagung wird auch eine Reihe einschlägiger Ausstellungen verbunden sein. Der Vorsitzende des vorbereitenden Arbeitsausschusses ist OBM. Lautenschlager, stellv. Vorsitzender Dir. Dr. Gößler. Die Bildung eines Ortsausschusses aus dem ganzen Lande ist im Gang.

NORDPARK MÜNCHEN. Ergänzend sei darauf hingewiesen, daß die in Heft 7/8 besprochene Arbeit „Nordpark München“ ein nicht ausgeführter, später aufgestellter, persönlicher Entwurf ist. Es handelt sich also nicht um eine von der Stadt geplante Neuanlage oder um eine geplante Abänderung eines bestehenden Parkes. Die Bezeichnung „Nordpark München“ soll lediglich auf das betreffende vorhandene Gelände verweisen zwecks Ermöglichung etwa beabsichtigter Prüfung der Ausführungsmöglichkeit. Das fragliche Gelände ist das des nahezu fertiggestellten Luitpoldgartens.

Verantwortlich für die Schriftleitung: H. de Fries, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 31. — Inseraten- :-: annahme Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstr. 31. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen G. m. b. H. & Co., Wittenberg. :-:

DER STÄDTEBAU

VERLAG VON ERNST WASMUTH A.-G., BERLIN W. 8, MARKGRAFEN-STRASSE 31

XVIII. JAHRGANG. HEFT 11/12.

Jährlich 6 Doppelhefte. Preis bei direkter postfreier Zusendung für Deutschland und Österreich-Ungarn 120 M., für alle übrigen Länder 150 M. pro Jahrgang. Ausland zuzügl. Portoberechnung.

Anzeigenannahme bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W 8, Markgrafenstraße 31.

JAHRG. XVIII 1921 HEFT 11/12

DER STÄDTEBAU

MONATSHEFTE FÜR STÄDTEBAU UND SIEDLUNGSWESEN

HERAUSGEBER H. DE FRIES, BERLIN

GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE UND CAMILLO SITTE :: VERLAG VON ERNST WASMUTH A.-G., BERLIN W8

DIE UMGESTALTUNG DER STADT METZ,

in den verschiedenen Epochen, vornehmlich durch J. F. Blondel, 1773.

Von Architekt AUGUST VENITZ, Halensee. Hierzu die Tafeln 51—53.

II.

Metz liegt zwischen Straßburg (Elsaß) und Nanzig; es liegt aber auch zwischen Nanzig und Trier und neigt mehr zu Trier und Nanzig, fast gar nicht zu ersterem. Die Eindrücke in der Kunst der Renaissance, in der religiösen Überzeugung und Kulturanschauung des Zeitalters der Reformation, der Charaktere, aus dem, wie aus „Wahrheit und Dichtung“ erkennbar, die ersten Gedanken zum „Faust“ geschöpft sind, diese Eindrücke sind an Metz spurlos vorübergegangen. Es hat seine eigenartige Stellung im Städtebau, in der Architektur behalten; man kann sie als autochthon, als durchaus bodenständig bezeichnen (Abb. c und d Tafel 48). Sie ist nicht zum geringsten Teil abhängig von dem schönen Material an ockergelbem Kalkstein, welcher in der Umgebung, in den Joumontbrüchen gewonnen wird und eine außergewöhnlich feine Profilierung zuläßt, von welcher Eigenart Römer, Merowinger, Deutsche und Franzosen hinlänglich Gebrauch gemacht haben. Die Einwirkung dieses technischen Umstandes und die Ergebnisse, Durchdringung eines westlichen und östlichen Kunstempfindens, haben Formen hervorgerufen, die aus Lothringen ein selbständiges Kunstgebiet von provinzieller Eigenart gemacht haben, ein Gebiet das, ähnlich wie Trier, aus den Einflüssen zweier Zeitalter hervorgegangen ist und den Kampf zweier Weltkulturen erlebt hat. Wie schon angedeutet, war es zur Zeit der Merowinger und der Karolinger, als hier der Daseinskampf zwischen Römer und Germanen, zwischen der Antike und dem Christentum ausgefochten wurde. Das Symbol dieser Scheidung könnte der Sarkophag Ludwigs des Frommen in St. Arnulf sein, der ein Prunkstück der römischen Reliefplastik ist und einen christlichen Gedanken durch den Sturz des Phaethon darstellt.

Die Stadt Metz kam 1552 durch Überfall in die Hände der Franzosen und durch den Westfälischen Frieden endgültig an Frankreich, und ihr bringen die folgenden Epochen den Einfluß des französischen Barocks (Lebruns) sowie des ihn ablösenden Klassizismus (Abb. g Tafel 50 und f Tafel 49).

In Paris hatte die Louvrekonkurrenz einen heftigen Wettstreit über Kunstfragen in der öffentlichen Meinung entfacht, unter dessen Eindruck die Gründung der Königlichen Bauakademie (1671) vor sich ging, die für die Folge zum wichtigen Ausgangs- und Stützpunkt des Klassizismus werden sollte. Ihr wurde die Aufgabe gestellt über die Regeln der Baukunst, wie sie sich aus den vornehmsten Denkmalen des Altertums und den Werken der Großmeister, insbesondere des vermögenden Palladio, ergaben, öffentlich Unterricht zu erteilen und die Zeit zu befruchten. Zum Leiter der Anstalt wurde François Blondel (1618 bis 1686) berufen. Blondel übte einen tiefgehenden Einfluß auf die aus der Akademie hervorgegangenen Architekten aus. Dazu gehörte der diese Richtung weiterfördernde spätere Jaques François Blondel (1708), der vom Geschick berufen war, sich in Metz ein städtebauliches Denkmal von Rang zu setzen.

Die Hauptstadt von Lothringen war seit Karl V. die Stadt der Soldaten und nicht erst seit 1870. Nach der durchgeführten Befestigung durch Vauban und Cormontaigues war die Bedeutung der Ville de Metz vor allem eine militärische geworden. Militärische Gründe rechtfertigten auch bei Louis XV. die Umbauten, die der Gouverneur Belisle zur Hebung Frankreichs in der Stadt vornahm. Ihm reichte Jean Antoine 1752 einen Entwurf zur Umgestaltung der verbauten Umgebung der Kathedrale und

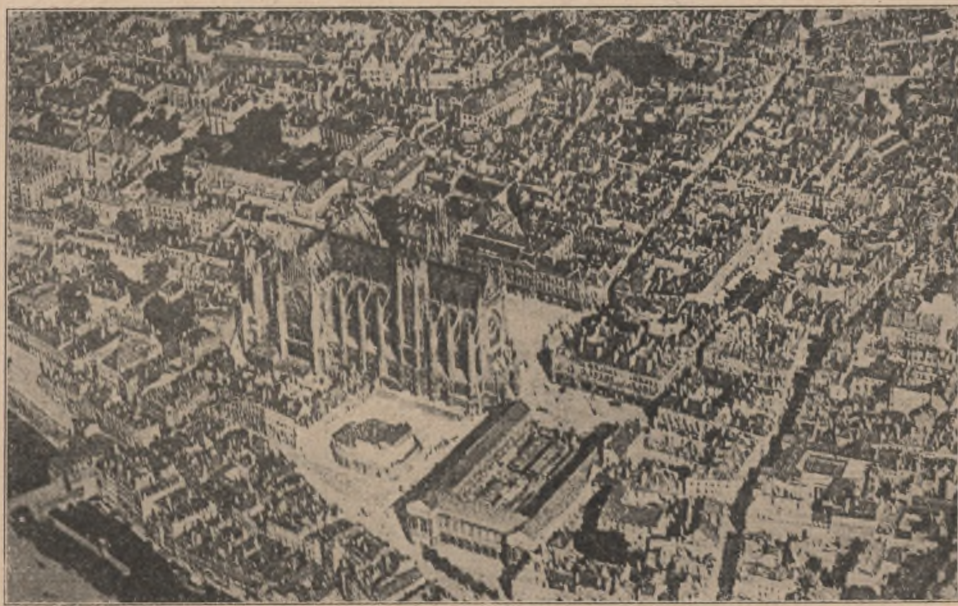


Abb. 94. Metz aus der Vogelschau
nach der Umgestaltung und Freilegung der Kathedrale 1912.

Antoines Entwurf legte vor die turmlose Westfront der Kathedrale einen annähernd quadratischen Platz, links und rechts von der Hochkirche das Hôtel de Ville (Stadthaus), die Stadtverwaltungsgebäude sowie Hauptwache errichtend. Es sind Gedanken, wie sie ähnlich in Reims, Rouen usw. geschaffen wurden: ein Platz mit Richtachse gegen die baulich ausgezeichnete Seite.

Gegen dieses simple Projekt machten sich Verkehrsschwierigkeiten geltend, die auch in der kommenden Zeit an dem steil zur Mosel neigenden Gelände stets wiederkehrten und jede Planung beeinflussen. Der Nachfolger des Gouverneur Belisle, der Maréchal d'Estrees, mußte auch versuchen, aus vielen, zum Teil ein wenig überstürzten Arbeiten seines Vorgängers das beste Ergebnis für das Aussehen der Stadt zu ziehen. Eine Anzahl von Bauten war noch zu errichten, darunter ein bischöfliches Palais, ein Parlamentsgebäude u. a. m., darunter auch viele Kasernen.

der Place Royale (heute Domplatz) ein. Vorher hatte Oger 1737 die vorbildliche Anlage am Theaterplatz durch Erbauung des Stadttheaters geschaffen, die, vom Moselufer umgrenzt, eine Sonderstellung einnimmt (Abb. 93).



Abb. 95. Dom zu Metz. Westfassade
mit dem neuen gotischen Portal von Tornow und Dujardin. 1912.

Zur Ausarbeitung eines einheitlichen Bebauungsplanes wurde ihm Jaques François Blondel, 1705 in Rouen geboren, nicht verwandt mit F. Blondel, später auch Leiter einer „Akademie für Städtebau" in Paris, empfohlen, der auch dann verschiedene Entwürfe aufstellte, wobei eine zu errichtende Abtei St. Louis in der Achse des heutigen Kammerplatzes alles bisher Gesehene übertreffen sollte. In französischen Werken können wir beispielsweise lesen: Blondel baute 1764 die Abtei St. Louis in Metz. Das stimmt aber nicht; zum Bau der Abtei ist es nicht mehr gekommen, wie wir später sehen werden. 1752—1756 gab Blondel die bekannte Arbeit „Architecture française" und 1771—1777 „Cours d'Architecture civile" heraus, die seinen Ruf als Städtebauer begründeten. Der zuletzt aufgestellte Plan für La Forteresse de Metz, welchen wir heute teilweise ausgeführt finden, fand die Zustimmung der beteiligten Stellen. Dieser Plan ist ein Meisterstück der Platzgestaltungen, bei dessen Ausführung es Blondel beschieden war, so glücklich zu sein, die Erwartungen noch zu übertreffen. Fürwahr, ein französischer Zeiterfolg von Tragweite. Nur an dem bis heute erhaltenen Teil, an Ort und Stelle, kann man ahnen, wie eindrucksvoll die Gesamtanlage geworden wäre, was auch diesmal an dem Hemmnis der Politik scheiterte (Abb. a, b Tafel 47 und h Tafel 50).

Als Grundachse für die ganze Anlage wählt Blondel die Achse der Kathedrale. Diese erhält einen rechteckigen tiefen Vorplatz in ihrer Breite, dessen Einleitung eine in der Richtung liegende Straße bildet. Der Kathedrale wird ein mächtiger, arkadiger Portikus vorgelegt. Seine Formen gaben die Überleitung von dem sakralen Stil zu den schlichten Formen der benachbarten Gebäude, vor allem aber einen guten „Point de vue" für die zum Haupteingang leitende Straße. Zur Steigerung der Wirkung gab noch ein besonderes Vorkommnis Anlaß. Im Jahre 1744 war Louis XV. von Frankreich, bei einem nur für einige Tage berechneten Besuch in Metz, schwer erkrankt und konnte erst nach langer Zeit genesen. Zum Gedächtnis an seine Errettung beschloß das Domkapitel, ein Hauptportal zu errichten, das nach Blondels Plänen in den Jahren 1761

bis 1764 durch Gardeur, genannt Le Brun, ausgeführt wurde und durch Wucht und Größe von packender Wirkung ist.

Rechts von diesem Portal wird der Bischofspalast in Angriff genommen und senkrecht zur Kirchenfront eine Straße am Domplatz vorbeigeführt, welche links die große Steigung von 12 m zu überwinden hat und bereits von Blondel als zu schmal bezeichnet wurde, jedoch als Zugang von der Mosel in weitblickender Erkenntnis 1740 angelegt worden ist. Ein Zugang zur Kathedrale führt weiter über eine terrassenartige weite Treppenanlage mit Plattform und Brunnenanlage, dem heutigen Stephansplatz, vom Kammerplatz aus, von wo man einen Ausblick auf die jenseits der Mosel liegende Ogersche Theateranlage mit Umgebung haben sollte. Hier am Kammerplatz sollte dann die Abtei St. Louis entstehen und die ausgedehnten Gärten der Rue des jardins den richtigen Abschluß bringen.



Abb. 96. Metz. Simans Platz.

Am Paradeplatz kam es Blondel darauf an, das Stadthaus (Hôtel de Ville) gegen die Kathedrale zur Geltung zu bringen, aus welchem Grund er zunächst die Front von 49 m auf 96 m verbreiterte, sie nach beiden Seiten in schöner Gliederung über Privathäuser hinwegführend. Ferner suchte er dem Stadthaus gegenüber, vor der Kathedrale durch Anbauten zwischen Strebepfeiler und Kapellen eine Platzwand zu schaffen, die allerdings an Wirkung gegenüber der Wucht der Kathedralenlängsachse versagte. Hier lag der wunde Punkt des sonst großzügigen Gedankens der Blondelschen inneren Stadterweiterung. Es war eine dürftige Wirkung, die mit der Zeit versagte. Paul Tornow, der spätere deutsche Dombaumeister, hat diese Platzwand am Sockel der Kathedrale bei der vorgenommenen Wiederherstellung zunächst entfernt, und nun erkannte jedermann, daß der von der Wurzel aufstrebenden schlanken Kathedrale gegenüber nur die Stadthauswand in ihrer Geschlossenheit alleiniger Gegensatz sein kann.

Als Blondel dann im Begriff war, den bedeutenderen Teil seiner Vorschläge zu verwirklichen, brach die alles hemmende, alles niederringende französische Revolution aus, welche auch in Metz blutige, verderbende Spuren hinterließ und damit jede städtebauliche Arbeit unterband. 1776 wurde das alte Hotel der Gouverneure auf der Zitadelle zerstört und an derselben Stelle das großartige, Moseltal und Esplanade beherrschende Palais de Justiz unter Blondels Einfluß durch Chairvissaux, im Äußern fertiggestellt (Abb. e. Tafel 49).

1781 ließ Bischof Montmoreney das alte bischöfliche Hotel bei der Kathedrale, das an Stelle eines früheren römischen Gebäudes lag, niederlegen und die Ausführung von Blondels neuentworfenen Bau beginnen. Die Revolution unterbrach auch diesen Bau; die Stadt erhielt bei Einziehung der Güter das Grundstück und den nur im unteren Teil fertigen Bau als Eigentum überwiesen und entschloß sich, hier eine gedachte Markthalle, die noch heute benutzt wird, zu errichten, eine Aufgabe, die von dem damaligen Architekten der Stadt Jaunez 1831 beendigt wurde. 1790 wurde ferner die ersten Bäume auf der neuen Esplanade, die auf niedergelegten Festungswerken angelegt ist, gepflanzt, jene herrlichen Kastanien, in deren Schatten mancher deutsche Krieger Erholung fand. 1826 wurde diese Grünanlage, von wo der Blick über das Moseltal auf St.-Quentin und weiter schweift,



Abb. 97. Metz. Plan der Baubezirke und Bauzonen.



Abb. 98. Metz. Stadthaus, Vestibül. Nach Blondel.

beendet, eine Schöpfung, die jeder, der sie gesehen, nicht so leicht vergessen wird.

Damit schließt in der Entwicklung der Stadt eine Epoche, die an Bedeutung ihresgleichen suchen kann; denn die folgenden Zeiten der französischen Staatsentwicklung sind an Metz vorbeigeglitten und haben nur geringe Merkmale hinterlassen und konnten an die Blondelsche Stadterweiterung und innere Umgestaltung nicht heranreichen, waren gewöhnlich nur deren Fortsetzung, die sich bei der Neuerstellung jederart Gebäude, Wohnhäuser, Kasernen, Tore, Kirchen und anderer öffentlicher Gebäude, wiederholte. Wenn wir bedenken, daß der Blondelsche Einfluß und seine Schule uns die Männer brachten, deren Bauten wir später an deutschen Höfen, Kassel, München, Braunschweig, Hannover und Berlin bewundern konnten, dann ergibt sich erst das richtige Verständnis für die Bedeutung dieser in Metz angefangenen französischen Absichten[1]).

Was ist aus dem alten Metz inzwischen geworden, aus dem Metz, das einst große stilreine Befestigungen mit 17 Toren und 70 Türmen umgaben? Wo jede einfachste Kaserne, jedes Torhaus, jeder Stall und Lagerraum ein Gepräge hatte, vornehm und bodenständig war. Der Höllenturm, der Turm Camoufle und vor allem das Bollwerk des Deutschritterordens das „Deutsche Tor", das Werk des Meisters Hannes von Ronconval, sind noch die teils spärlichen, teils stolzen Reste. Das Metz, von dem Bossûet rühmte, und von seinem Standpunkte aus mit Recht die „puissante ville de Mez", die „belle et noble cité", von dem nicht ohne Berechtigung der Spruch galt: „Wenn Frankfurt (Main) mein wäre, so würde ich es zu Metz verzehren."

So kam es nach dreihundertjähriger Trennung 1871 wieder zum Reich und wurde diesmal von vornherein als militärisch bedeutendster Punkt von ganz Elsaß-Lothringen gehalten und behandelt. Damit entglitt der Zivilverwaltung die eigentliche Bestimmung in der künftigen Entwicklung, die nur, in dreiundvierzigjähriger Zeit, durch zwei wichtige Taten einzusetzen, vermochte. Die erste Tat ist die meisterhafte und vor aller Welt anerkannte Wiederherstellung der Kathedrale, die zweite die 1902 befohlene neue Stadterweiterung, wobei die Stadt jedoch keineswegs ihre Stellung als Festung, die Beengung, verlor.

Gleich nach der Übernahme der Stadt fanden durch Sachverständige Untersuchungen über den Bauzustand der Kathedrale statt, deren Ergebnis ziemlich ungünstig war. Als 1877 der alte Kaiser Wilhelm in Metz zu Besuch weilte, brannte zudem durch Unvorsichtigkeit bei der Beleuchtung des Bauwerkes, ein Teil des früher hölzernen Dachstuhles ab. Die Wiederherstellungsarbeiten wurden sofort in Angriff genommen und das zerstörte baufällige Dach vom Hauptschiff und sämtlichen Kapellen durch ein Metalldach und Kupfereindeckung stilrein ersetzt. Der Zufall brachte hier den richtigen Mann an die richtige Stelle. Paul Tornow, ein Brandenburger, Privatarchitekt und hervorragender Kenner der westlichen Gotik, wurde mit den ersten Aufgaben betraut und später zum Dombaumeister ernannt, womit die bekannte „Metzer Dombauhütte" ins Leben gerufen wurde, die in Verbindung mit dem Pariser Bildhauer Alb. Dujardin eine weithin befruchtende Wirksamkeit ausübte, deren Einfluß sich bis Straßburg (Elsaß), Freiburg, Köln und nicht zu vergessen bis Ulm (Donau) annährend über 30 Jahre bemerkbar machte, zudem eine Bildungsstätte war, aus der eine Schar tüchtiger Fachleute hervorging.

Zunächst galt es, die dringendsten Arbeiten einzuleiten, und da die vorhandenen Mittel beschränkt waren, neue Wege zu deren Herbeischaffung zu finden. Die Dombau-Lotterie machte es dann möglich, schrittweise nach bestimmtem Werkplan vorzugehen. Tornows Entwurf ging von drei Hauptgesichtspunkten aus. Er vertrat den Standpunkt, daß das neue Dach über dem Hochschiff zu erhöhen ist, das Hochschiff selbst von den angebauten Privathäuser freizulegen, und daß dann das ehemalige, verschwundene Liebfrauenportal wieder einzufügen sei; notwendig ferner: der Ausbau der Giebel und zur Verbesserung des Verkehrs eine neue innere Stadterweiterung, welche die Entfernung des Blondelschen Portals mit Nachbarteilen verlangte, sowie die Wiederherstellung der Westfront (Abb. 94 und 95). Zahlreiche Studienreisen von Mitgliedern der Domhütte unter Tornow und Dujardin waren hierzu die Einleitung, welche im ersten Abschnitt mit der Erstellung des heutigen Liebfrauenportals in Joumontstein ihren Abschluß fand und, wie kein ähnliches Beispiel, das harmonische Zusammenarbeiten von Architekt und Bildhauer spiegelt. In diesem Abschnitt war es mir vergönnt, zu jenen Glücklichen zu zählen, die dem Können eines Tornow und Dujardin zur Ausbildung anvertraut waren. Die Stunden, Abende gemeinsamer Arbeit unter ihrer Korrektur und Erfahrung, wobei besonders Dujardin es an voller, selbstloser Hingabe für

[1]) Vgl. Städtebau, 14. Jahrgang, Heft 4/5.

jeden, ob altdeutscher oder Lothringer Abkunft, nie fehlen ließ, werden zu meinen unvergeßlichsten, ideenreichsten und glücklichsten gehören.

Sämtliche entstandene Wiederherstellungsentwürfe wurden zur Begutachtung der Berliner Akademie für Bauwesen unter Hinzuziehung von ansländischen Fachmännern, vorgelegt und erfuhren selten eine Beanstandung. So war es auch mit dem Entwurf zum Hauptportal (Westfront), welches an Stelle des klassizistischen Blondelschen, treten sollte, geschehen: er erhielt das Einverständnis zur Ausführung. Doch damit begnügte sich Meister Tornow nicht. Ihm selbst war der erste Entwurf noch nicht reif. Aufs neue setzte er sich an die Arbeit und schuf in drei Monaten einen neuen Entwurf, den wir in der Ausführung sehen. Bei dieser Gelegenheit muß auch verschiedenen Unrichtigkeiten entgegengetreten werden. Nicht Tornow war es, der die Beseitigung des Blondelschen Portals mit Anbauten erzwungen, sondern die Verkehrsverhältnisse einer sich entwickelnden und sich reckenden Stadt forderten dieses Opfer unbedingt, von dem bereits sein Schöpfer Blondel, in ahnungsvoller Voraussicht, sprach. Aus denselben Gründen mußte die Gruppe des Marschall-Faber-Denkmals zusammengerückt werden; sie hat meines Erachtens an Wirkung nicht verloren. Wenn unsere Theoretiker nachträglich sich dazu versteigen, derartige Notwendigkeiten als einen Verstoß gegen die Denkmalpflege zu bezeichnen, so ist dieses mindestens stark übertrieben. Die Wiederherstellung in Metz war nicht sklavische Nachahmung der alten Formensprache, sondern der Ausdruck schöpferischen Geistes!

Denn Metz wuchs unter deutscher Verwaltung und dehnte sich; es entwickelte seine Vorstädte Devant les Ponts (Vor den Brücken), Ban St. Martin, Songeville, Montigny, Sablon und Queidau, vor allen aber die im Süden. Von hier aus strömte reiches Leben nach dem alten Kern der Stadt, und es machten sich Forderungen geltend, deren Erfüllung das alte Stadtbild ändern mußte. Luft, Licht, Wasserleitung, Entwässerung und innerer Verkehr waren im alten Metz dürftig, sogar vernachlässigt. Hier mußten die Gefühlswerte dem Gesundheitsbedürfnis der Bewohner, die inzwischen von 35000 auf etwa 100000 sich vermehrt hatten, zum Opfer fallen; bei deren Durchführung liefen allerdings grobe Fehler unter. Vor allen Dingen fehlte es an einem großzügigen, den Stadtkern und alle Vororte zusammenfassenden Bebauungsplan. Was man später so nannte, war nichts wie die Wahrung aller Sonderinteressen der beteiligten Behörden, schuf die unglückliche Aussicht, daß jede Kaserne, jeder Garnisonbau willkürlich eingeordnet werden konnte. Der eine Baubeamte tobte in Backstein, der andere in rot und weißem Vogesensandstein, ein dritter sich wieder in Putzbau aus. Sie waren landfremd und schoben bodenständige Materialien beiseite.

Um jedoch dem Geländegeschäft auf erworbenem Rayonglacis der Stadtvervaltung keinen Abbruch zu tun, wandte man sich zur Verbesserung des Bebauungsplanes zuletzt noch an Stübben, womit eine Leistung entstand, die sich von den Stadterweiterungen in Posen u. a. m. wenig unterschied, und deren Durchführung mancher Stadt zum Verhängnis wurde (Abb. 97), hier aber in Metz, neben diesen vorbildlichen Leistungen Blondels und Ogers, ernüchternd war. Erst kurz vor dem Krieg fand man sich zu den einst verschmähten guten Beispielen zurück, was jedoch nicht verhinderte, daß das neue Metz dem Gegner, städtebaulich wie eine Puppenstube, übergeben wurde. In der „Straßburger Post" habe ich im Jahre 1905 unter „Kunstfragen" dieses Thema behandelt, leider die geschehenen Unterlassungen nicht mehr ändern können. Der Personenkult in unserem früheren Staatswesen hat hier zersetzend gewirkt.

Metz war in seinem letzten Abschnitt im Begriff, sich zur Großstadt zu entwickeln. Die mächtige Entfaltung der Lothringer Industrie durch deutsche Kraft, die nie geahnt, nie für möglich gehalten wurde, ist die größte Hinterlassenschaft deutscher Kultur gewesen. Heute ist bereits unter den Franzosen ein großer Teil der meist nie ausgehenden Hochöfen erloschen, Metz unter den neuen Herren zur französischen Provinzialstadt herabgesunken, und es gesellt sich zu der nationalen Trauer um den Verlust dieses schönen Landes das Gefühl, daß manches hätte geschehen können, das Land innerlich Deutschland mehr zuzuführen, wie es beinahe in einem halben Jahrhundert geschehen ist. Hieraus wurde dann, nicht zuletzt, der Vorwand, die geübten deutschen Städtebauer, beim Wiederaufbau der zerstörten Gebiete im Westen, auszuschalten, eine Maßnahme, die, bestimmt zu spät, noch einmal Zweifel auslösen wird.

ZWEI BEBAUUNGSPLÄNE.

Von PETER ANDREAS HANSEN, Architekt, München. Hierzu die Tafeln 54—55.

Schwandorf in der Oberpfalz.

Gelegen in einem mäßig bewegten Gelände wird die Stadt Schwandorf im Nordosten und Osten von dem bis zu einer Höhe von etwa 50 m aufsteigenden Weinberge und im Südosten von dem Kreuzberge überragt. Beide sind als die äußersten Ausläufer des Böhmerwaldes in der Richtung auf das Tal der Naab anzusprechen. Die Stadt zählt etwa 7500 Einwohner und erhält ihre Bedeutung als Kreuzungspunkt zweier wichtiger Eisenbahnlinien: der von München—Regensburg—Hof—Berlin einerseits, der von Prag—Furth (Wald)—Nürnberg andererseits. Von wirtschaftlicher Wichtigkeit ist besonders die umfangreiche Tonwarenfabrik, die seit ihrem Entstehen einen fördernden Einfluß auf die Ausdehnung der Stadt ausgeübt hat. In einer Entfernung von 6 km liegt das Braunkohlenwerk Wackersdorf, das durch eine Industriebahn an den Bahnhof Schwandorf angeschlossen ist.

Für neue Fabrikanlagen ausgedehnter Art kommen in der Zukunft drei Gegenden in Betracht: in erster Linie mit Rücksicht auf günstigen Gleisanschluß der Winkel zwischen der Bahnlinie nach Furth (Wald) und der Industriebahn nach Wackersdorf; ferner das mit „Fischsee" bezeichnete Gebiet westlich der Eisenbahn von Regensburg und schließlich ein Geländestreifen am Naabufer flußabwärts. Dieser muß allerdings vor Inangriffnahme der Bebauung noch auf



Abb. 99. Schwandorf in der Oberpfalz.

eine hochwasserfreie Lage gebracht werden. Der eine Vorteil ist aber allen diesen drei Gebieten gemeinsam, daß ihre Erweiterung in das Außengelände ungehindert durch natürliche Grenzen erfolgen kann.

Den gegebenen und den zu erwartenden Verhältnissen entsprechend kommen auf den zu Besiedlungszwecken vorgesehenen Gebieten fast ausschließlich Kleinwohnungsbauten in Betracht. Für größere Wohnungen sind geeignete Lagen in erster Linie an den Hängen des Weinberges gegeben und etwa noch an der nordwestlichen Seite des Kreuzbergweges (O—P) und am Fuße des Kreuzberges selbst.

Das gesamte Erweiterungsgebiet wird durch die Eisenbahnanlagen scharf in zwei Teile geschieden. In den letzten Friedensjahren wurden die Unterführungen A, B, C an der Regensburger- und H an der Further Eisenbahnlinie ausgeführt. Eine Vermehrung ist nach Lage der Verhältnisse nicht erforderlich. Für das im Südosten vorgesehene Fabrikgelände sind schienengleiche Übergänge über die Industriebahn ausreichend in Anbetracht des geringen Verkehrs auf dieser Strecke. Ein Steg für Fußgänger ist über die Eisenbahn nach Furth (Wald) vorgesehen.

Im Anschlusse an die vorhandenen Unterführungen ergeben sich neue Verbindungen in den aufzuschließenden Besiedlungsgebieten. Als deren wichtigste ist die von G über A—D—E—F in der Richtung auf C anzusehen. Sie dient zur gegenseitigen Verbindung der verschiedenen Abschnitte des Wohngeländes jenseits der Eisenbahn und zum Anschluß jener an die oben erwähnten Industriegebiete. Im Verein mit den bestehenden Überlandstraßen nach Regensburg, nach Wackersdorf sowie dem Dachelhoferweg entsteht so das Gerippe, in das sich die weiteren Aufteilungsstraßen unter möglichster Berücksichtigung der Eigentumsgrenzen eingliedern.

Die besonderen Maßnahmen für die erörterten Baugebiete sollen im nachstehenden kurz erläutert werden:

In der Altstadt wird die eigenartige Form des Marktplatzes dadurch bedingt, daß auf seinen beiden Längsseiten die Häuser staffelförmig voreinander vortreten. An der Spitze des sich verjüngenden Raumbildes stellt die auf einer kleinen Erhöhung sich erhebende Kirche den beherrschenden Abschluß dar. Zum Schutze dieser bemerkenswerten Platzanlage wurden ortspolizeiliche Vorschriften im Jahre 1906 erlassen. — In der Straße vom Marktplatz zur Naabbrücke sind im Hinblick auf den Verkehr (Weg der Automobile von München—Regensburg nach Hof—Berlin bzw. böhmische Bäder und Sachsen) an einigen besonders schmalen Stellen Verbreiterungen vorgesehen.

Das Gebiet jenseits des Bahnhofes zwischen der Unterführung C und der Straße nach Regensburg zeigt keine nennenswerten Höhenunterschiede. Die Ufer eines kleinen Wasserlaufes, für die Bebauung nicht geeignet, sollen zu einer Grünanlage ausgestaltet werden, die in der Richtung auf B möglichst in der Nähe der bestehenden Häuser heranzuführen ist. Eine große Füllgrube, bis zum Grundwasserspiegel ausgehoben, kommt für die Bebauung nicht in Frage; nach Wiedereinebnung wäre hier eine günstige Gelegenheit zur Anlage einer umfangreichen Grünfläche geboten. Eine Platzanlage mit einem öffentlichen Gebäude in diesem ausgedehnten Siedlungsgebiete vorzusehen, empfiehlt sich aus dem Grunde, weil die nach Lage der Verhältnisse wenig günstige Verbindung mit der Stadt das Entstehen eines neuen Mittelpunktes für das geschäftliche Leben und Treiben fördern würde.

Die anschließenden zwei weiteren Wohngebiete: das zwischen der Straße und der Eisenbahn nach Regensburg einerseits und zwischen dieser und der Eisenbahn nach Furth (Wald) andererseits bieten wenig besondere Merkmale, die als Grundlage städtebaulicher Betonung dienen könnten. Eine Gruppe von öffentlichen Gebäuden in Verbindung mit einer nach den örtlichen Verhältnissen vertieften Anlagefläche oder Spielplatz ist nahe der Regensburger Straße aus dem Grunde vorgesehen, weil angenommen werden kann, daß die bereits bestehende Bebauung in nicht zu ferner Zeit den Anstoß zu weiterer Entwicklung geben wird. Bei der Gestaltung der vorgeschlagenen Platzanlage sollte mehr als bisher in Schwandorf der Fall auf zusammenhängende Bauweise hingearbeitet werden (Perspektive Abb. 100). In diesem Sinne ist zu hoffen, daß der Fortschritt des genossenschaftlichen Gedankens im Kleinwohnungswesen einen günstigen Einfluß auf die einheitliche Durchbildung ausüben werde. — Für die zwischen den beiden Eisenbahnlinien gelegene Füllgrube gilt das bei früherer Gelegenheit Erwähnte.

In der Richtung nach Osten beginnt das Gelände all-

mählich anzusteigen und leitet so zum Kreuzberge über, jener zur beträchtlichen Höhe aufragenden, mit einer Wallfahrtskirche gekrönten Kuppe, einer das Stadtbild von Schwandorf kennzeichnenden Erscheinung. Deren dauernde Erhaltung wird deswegen möglich sein, weil auf Grund des Besitzverhältnisses die Bebauung nur von den untersten Teilen des Berges Besitz ergreifen wird. Diese Begrenzung soll durch eine ringförmig um den Fuß der Erhebung zu führende Straße besonders betont werden.

Von alters her führt von O aus zur Kirche auf dem Kreuzberge ein Wallfahrtsweg in der Richtung auf P. Damit dieser für die Zukunft erhalten bleibt, ist zu seinen beiden Seiten je ein neuer Straßenzug vorgesehen. Auf eine andere Anordnung zu ähnlichem Zweck sei noch hingewiesen. Aus nordöstlich gelegenen Ortschaften kommen von der Höhe des Weinberges Wallfahrer, die nach Überschreitung der Straße nach Wackersdorf in die oben erwähnte Straße O—P einbiegen. Die Möglichkeit, diesen althergebrachten Fußweg auch fernerhin in diesem Sinne zu benützen, soll aufrecht erhalten werden durch die Ausgestaltung zu einem Grünstreifen zwischen der Wackersdorfer Straße und dem Weg O—P.

Ganz im Gegensatz zu der wenig bewegten Geländegestaltung der bisher erörterten Gebiete steht der Weinberg. Wegen der entgegenstehenden Schwierigkeiten ist eine Bebauung in größerem Umfange nicht zu erwarten. Trotzdem müssen die Zufahrtslinien festgelegt werden, da die Möglichkeit der Versorgung mit Wasser in einzelnen Fällen Veranlassung zum Anbau gibt. Auffahrten können bei V beim Ausgange aus der Altstadt und bei T an der Wackersdorfer Straße gewonnen werden. Die auf Grund der Höhenlinien ermittelten Straßenzüge sollen zunächst nur als Richtschnur in dem Sinne dienen, daß in diesen Lagen des Hanges solche Bauausführungen vermieden werden, die die spätere Herstellung der Auffahrtsstraßen erschweren oder verhindern könnten. Der obere Teil des Hanges eignet sich seiner Beschaffenheit nach zur Anlage von Gärten, mit denen an einzelnen Stellen bereits der Anfang gemacht ist. Zur Wegabkürzung sind an der einen oder der anderen Stelle die Anordnungen eines Fußweges auf die Höhe um so wünschenswerter, als am Rande des Hochplateaus ein Streifen freibleiben soll, von dem aus der Beschauer einen weiten und umfassenden Blick in das breite Tal der Naab und auf den Kreuzberg genießt. Zudem ist eine städtische Anlage auf der Höhe im Entstehen begriffen. Während der untere Teil des Hanges mit vereinzelten Häusern besetzt wird, der obere ganz unbebaut bleibt, wäre es für eine spätere Zukunft sehr zu begrüßen, wenn die Höhe selbst von geschlossenen Baumassen gekrönt würde. So käme die Eigenschaft des Berges als beherrschendes Element zu gesteigertem Ausdruck. Der Wechsel in dem Gegensatz zwischen der unteren alten und einer oberen neuen Stadt, beide verbunden durch den grünen Hang des Berges, könnte ein reizvolles Bild städtebaulicher Eigenart zeitigen.

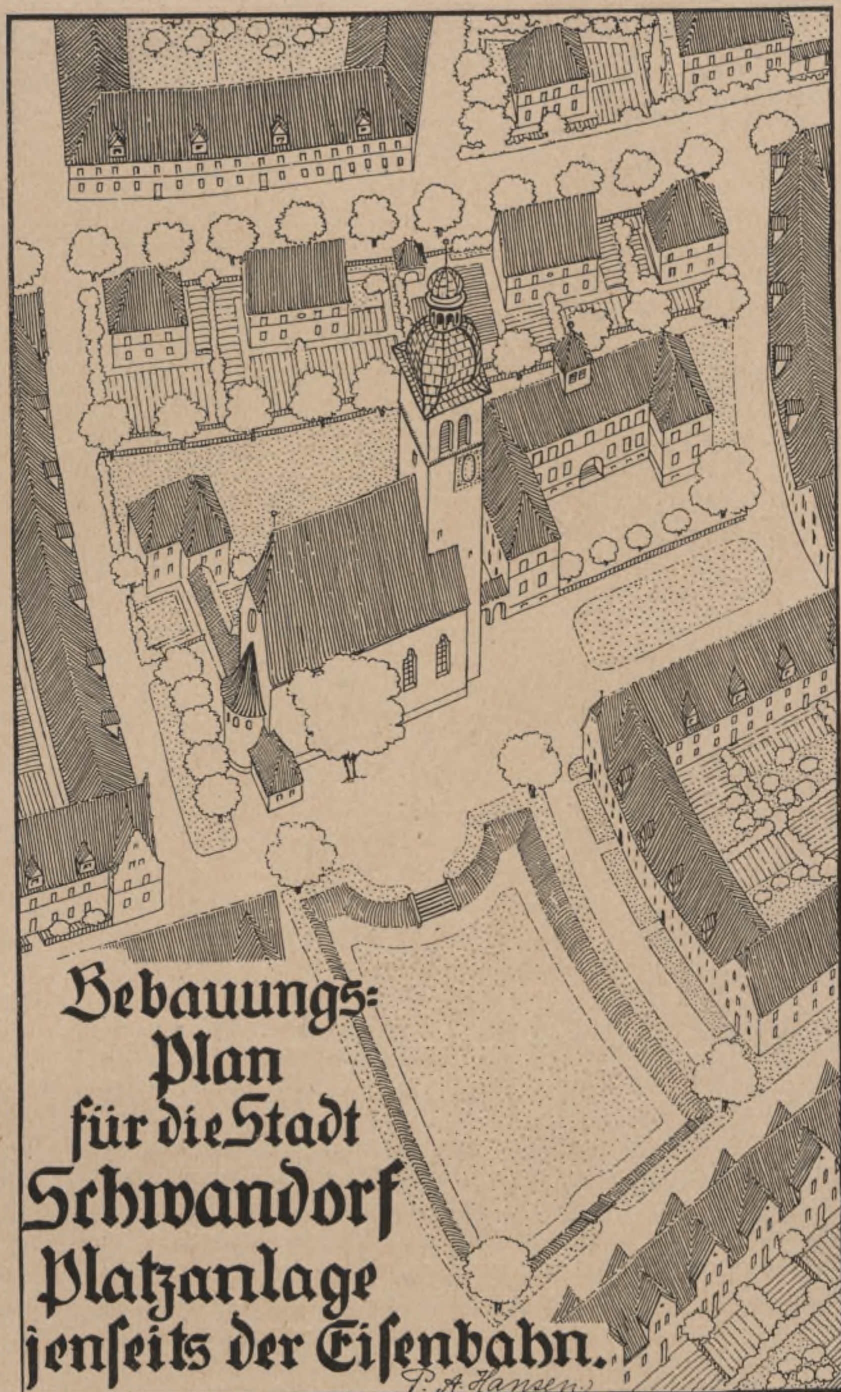


Abb. 100.

Kempten-Illergebiet.

Das Illergebiet bei Kempten im Algäu, bisher zeitweiligen Überschwemmungen ausgesetzt, soll für die Zukunft durch einen Hochwasserdamm geschützt werden. Der beabsichtigte Bau einer neuen Brücke über die Iller wird gleichzeitig eine günstige Verbindung mit der Stadt schaffen. Diese Umstände berechtigen zu der Annahme, daß die Bebauung bald in umfangreicherem Maße einsetzen wird.

Die grundlegende Aufgabe für die Bearbeitung des hier in Frage kommenden Gebietes ist die Führung einer Auffahrtstraße von der neuen Brücke, d. i. von Kote 660 zur Kote 679,28 auf der Staatsstraße nach Kaufbeuren. Jenseits dieser letzteren soll als Fortsetzung dieser Auffahrtstraße der Bleicherweg zu einer Verbindung nach dem in den letzten Jahren entstandenen Bahnhof Kempten-Ost ausgebildet werden, der für den Güterverkehr eine große Rolle spielt. Neben einem entsprechenden Steigungsverhältnis war für die Auffahrtstraße gleichzeitig ein solcher Krümmungs-



Abb. 101.

radius zu wählen, der den Transport von Langholz ermöglicht. Der kleinste Durchmesser der in mehreren Biegungen sich zur Höhe hinziehenden Straße beträgt 45 m, die Steigung 4,28%.

Unter dem Zwange der gestellten Aufgabe und der gegebenen Verhältnisse kann die Auffahrtstraße nur in Biegungen angelegt werden. Das Bestreben, dieser bewegten Führung einen baulichen Halt und Rahmen zu geben, sie in räumliche Gebilde umzusetzen, führt zur Anlage eines Platzes im Verkehrsschwerpunkt des Erweiterungsgebietes, d. i. an der Abzweigungsstelle einer Reihe anderer Straßen. Bei dem ansteigenden Gelände wird man versuchen müssen, an einzelnen Stellen den Höhenunterschied durch Böschungen, Terrassen, Stufen u. a. zu überwinden. Für die Geschlossenheit des Platzes wäre die eine oder andere Straßenüberbauung vorteilhaft, fast notwendig eine solche am unteren Ende der Auffahrstraße ebensosehr für den Blick vom Platze als für den von der Brücke her (s. Perspektive Abb. 101).

Bei der weiteren Abzweigung der untergeordneten Straßen und bei den Vorschlägen für die zukünftige Bebauung sind einzelne Besonderheiten zu berücksichtigen. Eine gewisse Schwierigkeit ergibt sich hinsichtlich der Bebauung an der Stelle, wo die oben erwähnte Auffahrtstraße in den steilen Hang der untersten Uferterrasse einschneidet. Die hier entstehende hohe Böschung würde bei Bauausführungen unverhältnismäßig kostspielige Unterbauten notwendig machen, die zudem eine schwere Beeinträchtigung des Stadtbildes bedeuten möchten. Aus diesem Grunde wird vorgeschlagen, eine Wohnstraße um die Tiefe eines Grundstückes von der Auffahrtstraße abzurücken, diese selbst aber auf die Länge jener steilen Böschung unbebaut zu lassen, und den Abhang zu begrünen. Diese Maßnahme hat zugleich den Vorteil, daß die Auffahrtstraße durch die streckenweise Öffnung des Blickes auf Berge und Stadt reizvoller wird.

Bei der Keck-Kapelle am nördlichen Ende der Straße nach Kaufbeuren genießt der Beschauer einen schönen Blick über die Iller und die Stadt bis zu den Algäuer Bergen. Zur Schonung dieser Fernsicht wird die auf dem Plan ersichtliche Baubeschränkung vorgesehen; zum Ausgleich dafür aber auf dem rückwärtigen Teil des in Frage kommenden Grundstückes eine dichtere Bebauung befürwortet, etwa in Form einer geschlossenen unbebauten Hofanlage auf der plateauartig sich ausbreitenden Geländefläche.

Das Illergebiet findet im Norden seinen natürlichen Abschluß durch den tiefeingeschnittenen Siechenbach-Tobel; zu dessen Verbindung mit der neuen Brücke und der Stadt wird der mit Bäumen bepflanzte Hochwasserdamm dienen, der gleichzeitig nach der entgegengesetzten Richtung — flußaufwärts — zu dem dortliegenden Turnplatz hinleitet.

Im Gegensatz zu der bisher in den Erweiterungsgebieten von Kempten üblichen offenen Bauweise wird hier mit den aus dem Plane ersichtlichen Ausnahmen die geschlossene Bauweise befürwortet: an den Hauptstraßen mit Erdgeschoß und zwei Obergeschossen, an den untergeordneten mit Erdgeschoß und einem Obergeschoß.

MEHR EINFACHHEIT IN DEN ÖFFENTLICHEN GARTENANLAGEN.

Von E. RASCH, Blankenese. Hierzu die Tafeln 56—58.

Es sind nicht viel mehr als sechs Jahre vorüber, seitdem ich an dieser Stelle[1]) einige Richtlinien für die Beschaffung und Unterhaltung öffentlicher Grünanlagen skizzierte. Damals ahnte wohl niemand, daß das tragische Schicksal Deutschlands in so verhältnismäßig naher Zukunft uns zu volkswirtschaftlichen Maßnahmen zwingen würde, die noch weiter greifen als meine damaligen Vorschläge. Erfahrungsgemäß besitzen aber gewisse verwaltungstechnische Sitten und Gebräuche eine solche Zählebigkeit, daß selbst katastrophale Erscheinungen im Staatshaushalt zunächst nur ein besonders freudiges Gedeihen derselben zur Folge haben. —

Bei aufmerksamer Beobachtung finden wir heute jedoch, daß der größte Teil der städtischen Verwaltungen aus einfachen vernünftigen Sparsamkeitsgründen ihre öffentliche

[1]) „Der Städtebau", Dezemberheft 1915, S. 117. „Zur Beschaffung und Unterhaltung öffentlicher Grünanlagen."



Abb. 102. Schönningsstedt bei Hamburg. Fußballraum mit schattiger Zuschauerallee. Entwurf und Ausführung Jacob Ochs, Gartenbau D. W. B. Hamburg.

Grünwirtschaft und besonders den hierfür, meist viel zu umfangreich und kostspielig aufgebauten Apparat weise auf ein Maß beschränken, welches dem wirklichen Bedarf der Gemeinde Rechnung trägt.

Wir wissen, daß die sachgemäße Anlage und Unterhaltung gärtnerischer Anlagen gleicher Größe, Schönheit und Zweckdienlichkeit je nach der Organisation und Technik der Betriebsleitung und der vorbereitenden Grünpolitik der Stadtverwaltung in ihren Kosten sehr verschieden sein können.

Sie können sich in so mäßigen Grenzen halten, daß sie sich selbst bei der mißlichsten Finanzlage der Stadt verantworten lassen. Gewöhnlich zwingen jedoch die Kosten die Verwaltung des Stadtsäckels zu Amputationen und Verstümmelungen, welche günstigstenfalls für die Finanzen eine belanglose vorübergehende Erleichterung, aber nie und nimmer eine Gesundung des Gartenwesens bedeuten können.

Die Not der Zeit wird auch die großen und einst reichen Gemeinden zwingen, sich die Haushaltungspläne ihrer Gartenverwaltungen recht genau anzusehen und sorgfältig jeden Posten zu prüfen, auch unter Zuziehung fachkundiger Gemeindemitglieder, ob alles „nötig“ ist, was da angefordert wird. Man wird weiter prüfen, ob heute nicht noch andere Mittel und Wege zum Ziele führen, bei denen die Gemeinde besser fährt. Die allermeisten Gemeinden mußten schon vor dem Kriege mit recht bescheidenen Mitteln auskommen und wiesen dabei doch auch im Garten- und Friedhofbau Leistungen von so hohem künstlerischen Wert auf, daß sie mancher reichen Großstadt als Vorbild hingestellt wurden.

Die Augen mancher Großstadtverwaltung werden sich auf diese Verhältnisse richten, und man wird fragen, warum der eigene Betrieb solche Summen verschlingt, während man dort mit verhältnismäßig bescheidenen Mitteln so Schönes schaffen und in bester Verfassung halten kann. — Man wird dort anfragen und wohl überall dieselbe Antwort erhalten: „Wir arbeiten nur für unsern wirklichen Bedarf und verzichten auf Vorratswirtschaft. Für Neuanlagen und Änderungen holen wir uns nur von Fall zu Fall einen sehr tüchtigen Kopf. Diese Oberleitung haftet auch dafür, daß kein Pfennig zuviel ausgegeben wird und alles wohl gerät. Das Ganze wird von vornherein so angelegt, daß wir es mit den einfachsten Mitteln von ortsansässigen Gartenbauunternehmern und einfachen Arbeitern instand halten lassen können. Brauchen wir dabei weiter Rat und Hilfe, steht uns jederzeit die Persönlichkeit zur Verfügung, welche die Anlage geschaffen hat. Da unsere heimischen Gartenbaubetriebe Gewächshäuser, Baumschulen, Pflanzen und Hilfskräfte haben und wir von ihnen alles gern bekommen, was wir brauchen, haben wir es gar nicht nötig, eigene kostspielige Gärtnereien einzurichten und besonderes Personal zu halten. Das gleiche gilt für die Beratung unseres Stadtbau- und Stadterweiterungsamtes durch einen tüchtigen Gartenarchitekten.“

Das Geheimnis des rechten „Sparens“ liegt also keineswegs in der Beschränkung der Arbeiten und Aufgaben, sondern in der Ausnutzung vorhandener örtlicher Hilfsquellen, wo dieselben eigene kostspielige Betriebsmittel überflüssig machen. Weiter kann und soll an einem Aufwand gespart werden, den man sich in guten Zeiten gönnen mag durch dessen Fehlen aber unsere Anlagen nichts verloren haben.

Zwingen uns so die Verhältnisse auf der einen Seite zu äußerster Vereinfachung und Verbilligung der städtischen Gartenwirtschaft, so hat die neuere Zeit der Gartenverwaltung eine Reihe weiterer Aufgaben zur Erledigung überwiesen. Beratungstätigkeit im städtischen Kleingarten- und Siedlungswesen, Vorgartenvereinheitlichung, Friedhofsordnung und anderes. Es ist eine ganz veraltete Methode, diese neuen Aufgaben damit lösen zu wollen, daß man zu den vorhandenen Beamten für jedes Gebiet einen neuen mit einem besonderen Bureau einrichtet. Gehen — analog dem Hochbauamt — alle Ausführungs- und Unterhaltungsarbeiten in die Hände der freien Gartenbaubetriebe über, so ist auch eine bescheidene Zahl Gartenbeamter — wenn nur ihre Fähigkeiten auf der Höhe sind — sehr wohl imstande, ohne Mehraufwand an Mitteln und Zeit neben der bisherigen Arbeit weitere neue Arbeitsgebiete zu erledigen. Alles steht heute lediglich auf der persönlichen Fähigkeit und Tüchtigkeit.

Es gilt mit den beschränktesten Mitteln das Beste aus einer Sache zu machen. Gerade in der städtischen Verwaltung können sich Fehler, Versehen und Mangel an Können, Erfahrung und Willenskraft die bedenklichsten

Folgen haben. Dies besonders deshalb, weil die volle Auswirkung städtebaulicher Maßnahmen oft erst späterer Zukunft vorbehalten bleibt. Die schweren Sorgen, die wir mit verfehlten Bau- und Grünplänen früherer Generationen täglich erleben, sollten doch unsere Wachsamkeit und unsern Weitblick aufs äußerste schärfen.

Wir können nicht ganze Stadtteile, Siedlungen, Parks und Friedhöfe wie Kreide von der Wandtafel fortwischen und bessere hinsetzen.

Die städtebauliche Grüntätigkeit der freischaffenden Gartenarchitekten wird künftig mehr als bisher Beachtung verdienen. Wer Gelegenheit hatte, den Spuren dieser Pioniere in den verschiedenen Teilen unseres Vaterlandes nachzugehen und sie bei ihrer stillen abseitigen, oft recht undankbaren Arbeit zu beobachten, wird finden, daß das, was in der Stadt geschaffen wird, nur ein Bruchteil des Ganzen ist. Für die meisten „Städter" hört aber die Kultur bei der Endstation der Straßenbahn auf. Und doch würde die Stadt auch geistig und seelisch verhungern und erkranken, wenn ihr nicht vom Lande jene gewissen, sich ständig verjüngenden und erneuernden Kräfte zuströmten. Eine Zeitlang bedrohten allerdings die kranken Dünste der Städte die ländliche Kultur sowohl im Bau- wie im Gartenwesen. Die ländlichen Ortsverschönerungsversuche wohlmeinender Vereine nach städtischem Muster haben sich bis heute noch nicht überall zum Besseren wenden lassen.

Hier setzte zähe stille Arbeit der Gartenarchitekten ein. Mühsame Aufklärungsarbeit war nötig, um wieder natürliche, gesunde Ansichten zu schaffen. An Stelle von blumenbeet- und bunten gehölzverzierten Teppichrasen — Blaufichten und Blutpflaumen mit weißem Eschenahorn waren sehr beliebt — träumt wieder unter blühenden Linden der stille Anger. Da gab es vorhandene Naturschönheiten zu schützen oder zu erhalten. Oder mit kargsten Mitteln, oft unter Verzicht auf klingenden Lohn wurden Grundlagen zu Garten- und Naturschönheiten für kommende Geschlechter geschaffen. Mit Wenig mußte Viel geleistet werden. Von den ungezählten Kleinstadt- und Landfriedhöfen, die des städtischen Fabrikschundes und gärtnerischer Mätzchen entkleidet, einer edlen Kultur anheimgegeben wurden, erzählt keine Statistik, kein Buch — keine Zeitung. Und von hier wird die Revolution auf das Grün der Großstädte losmarschieren. — Man denke ja nicht, daß die Arbeit draußen leichter sei. In der Stadt fließt das Geld leichter, und die Stadtväter der kleineren Gemeinden nehmen es bei Verhandlungen an Widerstandskraft mit ihren städtischen Kollegen mehr als reichlich auf.

Das Landleben ist die Schule der Sparsamkeit. Dort können wir für die Stadt in heutiger Zeit — wenn auch nicht alles — doch sehr viel lernen.

Daß auch unter solchen Umständen, wo für Zier und Tand und umständliche Pflegearbeit die Mittel fehlen, einfache große Wirkungen sehr wohl erreichbar sind, möchte ich an den beigefügten Bildern von Arbeiten des Hamburger Gartenarchitekten Jacob Ochs erläutern. Rasen, Baum, große Sträucher und einfachste Hecken genügen. Das Mauerwerk der Terrassen ist reichlich berankt. Wo es die Mittel erlauben, mögen einfache Brunnen und Aussichtshäuschen eingefügt sein. Wege sollen nur dort sein, wo sie wirklich gebraucht werden. Ein gelegentliches Überschreiten der Wiese schadet ihr nichts. Spiel- und Weideflächen wird man überhaupt nicht durch Wege zerschneiden. Die Unterschriften der Bilder dürften auf das Wesentliche genügend hinweisen. Man lasse sich bei den Bildern mit den Aussichtshäuschen nicht durch die Wirkung der Architektur ablenken und denke sich die Lindenlaubengänge bis an die Stelle dieser Bauten fortgesetzt, wo ihr Dach vielleicht kuppelartig erhöht wäre. Die Wirkung wäre bei dieser einfachen Pflanzung noch reiner und stärker. — Die räumliche Wirkung des Reitplatzes mit seinen geschorenen hochstämmigen Lindenwänden erinnert fast an einen Arkadenhof. Hier ist durch Vermeidung einer Beschattung von oben ein Trockenhalten des inneren Platzes gewährleistet. Auch sonst zeigen uns die Bilder, wie man schattige Wege schaffen kann, ohne auf der übrigen Fläche die Vegetation durch Überschattung zu behindern: Punkte, die bei öffentlichen Anlagen gar oft nicht beachtet werden.

Die streng regelmäßige Pflanzung dieser Parkanlagen hebt sich wohltuend von der noch oft üblichen „landschaftlichen" Schablone ab und läßt uns neue schönere Gestaltungsmöglichkeiten für die Zukunft vorausahnen. Dem malerischen Reiz auch großer, frei wachsender Vegetation wird bei alledem voll Rechnung getragen.

Im übrigen mögen die Bilder für sich selbst sprechen.

Kleinere städtische Schmuckanlagen stehen heute noch unter denselben Schönheitsgesetzen wie früher zu Zeiten hochstehender Kultur. Erst wenn sich überall wieder die Erkenntnis durchgesetzt hat, daß ein frei wachsender schöner Einzelbaum oder eine Gruppe solcher im Straßen- und Platzbild mehr Wert hat und stärker wirkt als eine niedrige gärtnerisch noch so sehr verzierte Fläche, beginnt die Gesundung. Die Voraussetzung dazu muß allerdings schon bei der Bearbeitung der Bebauungs- und Fluchtlinienpläne geschaffen werden.

Neuere Bebauungspläne haben auch schon mit der Reform des Vorgartenwesens in mehrgeschossigen Reihenhausstraßen begonnen. Vorgartenland ist Straßenland. Also sollte es auch gemeinnützig behandelt werden. Man erwäge die Vorgärten eines ganzen Straßenzuges — unbeschadet des Eigentumsrechtes der Besitzer — bis zur Bauflucht als einheitlichen Grünstreifen ohne Gitter und Trennung zu behandeln. Wenn die Besitzer die — nicht unbeträchtlichen — Kosten für Gitter nebst Sockel, Zugangswege zum Haus, Bodenvorbereitung und Pflanzung, ebenso die Kosten für die alljährliche Pflege der Einzelstücke genossenschaftlich zusammenlegten, würde sehr viel mehr herauskommen, als gebraucht würde, um durch einheitliche Anlage und beste Pflege die Straßen zu Musteranlagen ihrer Art zu machen. Einige malerische Bäume und große derbe Blütensträucher im Rasen, besonders aber reichliche selbstklimmende Berankung der Hauswände würden selbst bei bescheidenen Mitteln mehr erreichen als die stereotypen Alleen und fast stets verunglückten Einzelgärtchen hinter fragwürdigen Einfriedigungen. Erst bei niedriger, sich öffnender Bebauung, wo der Besitzer etwas auf seinen Garten hält, können wir auf die „Sozialisierung" der Vorgärten verzichten.

Auch bei unseren Friedhöfen sind wir der Lösung des Problems um keinen Schritt nähergekommen. Sowohl Architekten als auch Gartenarchitekten haben — das haben die Wettbewerbe gezeigt — viel schöne und überaus reizvolle Einzelheiten für den Friedhof geschaffen. Wir sollten uns aber nicht der Tatsache verschließen, daß der Friedhof kein Beieinander schöner Teile sein soll, sondern ein einheitlicher Organismus.

Die Schwierigkeit bei der Friedhofsgestaltung liegt wohl im Fehlen einer guten Überlieferung einerseits und dem Stadium der ungenügenden Vorbereitung und künstlerischen Schulung, in denen die junge Gartenkunst plötzlich vor die höchsten Aufgaben gestellt wurde. Dazu kam das Dilemma: Übersichtlichkeit und Orientierung zu schaffen und andererseits das gerade Gegenteil, die Übersicht möglichst zu begrenzen, um den unangenehmen Eindruck der „Grabsteinfelder“ abzuschwächen. Untergeordnete Fragen, die aus persönlicher Liebhaberei mit großer Wichtigtuerei in den Vordergrund gestellt wurden (Waldfriedhof, Parkfriedhof, Heckengliederung, Grabmalreform, Aufteilungsfragen u. a.), wirkten störend und hemmend auf die Klärung und Lösung der Friedhofsfrage als städtebauliches Problem. Mit der Architektur des Gottesackers war um so leichter fertig zu werden, als dieser Komplex, räumlich sehr begrenzt, im Rahmen der Bauprogramme seine Erledigung findet und bei der Riesenausdehnung der Großstadtfriedhöfe nur sehr wenig in Erscheinung tritt.

Eine Kritik der unliebsamen Zustände auf den Stadtfriedhöfen erübrigt sich hier.

Dorf- und Kleinstadtfriedhöfe fanden wegen ihrer beschränkten Ausdehnung und sehr langsamen Belegung eher eine gute Ausbildung. Dies besonders, wenn auf vorhandene schöne Überlieferung (Arkadengrüfte, liegende Steine, bodenständige Grabmalformen) und deren Weiterentwicklung Bedacht genommen wurde. Derartiges kann aber nur dort entstehen, wo die Grundlagen dazu vorhanden sind. Wir haben auch ältere Großstädte, die auf ihren neuen Großfriedhöfen solche feinen alten Traditionen mit Nutzen hätten fortführen können und sollen. Dies um so mehr, als noch viele ihrer alten Friedhöfe als unerreicht schöne Vorbilder bestehen.

So nachahmenswert bzw. vorbildlich solche Einzelheiten auch sind, so geht es nicht wohl an, eine Riesenfläche durch Alleen und Pflanzung interessant „aufzuteilen“ — auch Terrassen, wenn's beliebt — und diese Teilchen zu hübschen Einzelfriedhöfen auszubilden, die „besseren“ Gräber hübsch an die Hauptwege, damit es netter aussieht.

Was uns nottut, ist, daß wir endlich verstehen lernen, auch den Friedhof als ein für allemal unter Bauverbot stehende öffentliche Frei- und Grünfläche zu begreifen, welche nach Ablauf der allerletzten Ruhezeit dem übrigen Parksystem der Stadt eingegliedert werden muß. Daß dies grundsätzlich eine vom Bisherigen völlig abweichende Gestaltung bedingt, liegt ohne weiteres auf der Hand. Nur so viel sei gesagt, daß durch vernünftige Wegeanlage, durchdachte Zusammenfassung von Flächen und Pflanzung und Belegung Unsummen bei Ausführung und Pflege erspart werden können, eine dichtere Belegung möglich ist und Wirkungen von ungeahnter Schönheit und Größe unser warten.

Unsere Spiel- und Sportplätze haben sich bisher im allgemeinen an die schlichte Zweckform gehalten, so daß ein besonderer Aufwand vermieden wurde.

Der Zukunft bleibt es noch vorbehalten, durch planmäßiges Zusammenfassen gewisser öffentlicher Bauten und Grünflächen — man denke an Schulen, Turnhallen, Volksbildungsanstalten, Badeanstalten, Spiel- und Sportplätze u. a. — die Anlagen zu vereinfachen, zu konzentrieren (für die verschiedenen Stadtbezirke getrennt) und dadurch Kosten zu sparen. Solange wir wachsende Großstädte haben, muß auch innerhalb derselben für die Bewohner gesorgt werden.

Erst eine weitgehende Flachsiedlung, bei der jede Wohnung ihren Garten hat, ermöglicht uns einen Verzicht auf öffentliche Grünanlagen. Der Friedhof, Anger und eine planmäßige Pflege der umgebenden freien Landschaft genügen hier. Das Gartenleben des Siedlers erübrigt die Ausübung von Spiel und Sport ebenso wie sonst die Tätigkeit des Landmannes.

Der mir heute zur Verfügung stehende Raum zwingt mich, ein näheres Eingehen auf die eigentliche grundlegende Grün-Politik der Gemeinden und besonders auf die äußerst wichtigen gegenseitigen örtlichen und zeitlichen Bedingtheiten später an dieser Stelle ausführlicher zurückzukommen.

Im Begriff, die vorstehenden Ausführungen zum Druck zu geben, erhalte ich Kochs Neuauflage seines Buches[1]). Daß von Kochs Werk in so kurzer Zeit eine zweite Auflage nötig wurde, ist wohl die beste Würdigung seines Inhalts. Ohne einer besonderen Besprechung des Buches vorzugreifen, möchte ich dem Verfasser dafür Dank wissen, daß er die Neuauflage mit einem umfangreichen Anhang versehen hat. Hier werden die neueren städtebaulichen Grünfragen, die wir in der ersten Auflage noch vermißten (Wohnungsfrage, Erziehungsfrage, Friedhof und Kriegergedenkstätten), einer eingehenden Betrachtung unterzogen.

Auch Koch kommt zu dem Schluß, daß an Stelle des bisherigen breiten Aufwandes nur eine straffe, planmäßige Zusammenfassung, vor allem aber eine weitblickende Bodenpolitik der Stadtverwaltungen imstande ist — vollends in diesen Zeiten der Not —, die vielen Gegenwarts- und Zukunftsaufgaben zu lösen.

---

[1]) Hugo Koch, Gartenkunst im Städtebau. Verlag Ernst Wasmuth Akt.-Ges., Berlin 1922.

NEUBAU DER NEISSEBRÜCKE UND ZWEIER STÄDTISCHER WOHNHAUSGRUPPEN IN FORST.

Von Stadtbaurat Dr. KÜHN, Forst.

Die lebhafte aufblühende Lausitzer Industriestadt Forst steht zur Zeit im Begriff, die alte Holzbrücke — sogenannte „Lange Brücke“, — welche die beiden durch die Neiße getrennten Stadtteile Forst und Berge (Forst-Neustadt) verbindet, durch eine Betonbrücke zu ersetzen. Gleichzeitig werden die Brückenkopfplätze nach neu aufgestellten Bebauungsplänen angelegt und an dem Bergeschen Brückenkopfplatz zwei große städtische Wohnhausgruppen aufgeführt. Diese Bauten zusammen stellen eine städtebauliche Aufgabe von bedeutendem Interesse dar, besonders da sie in der Ausführung begriffen sind und nicht wie die meisten städtebaulichen Arbeiten heutiger Zeit nur Planungen bleiben.

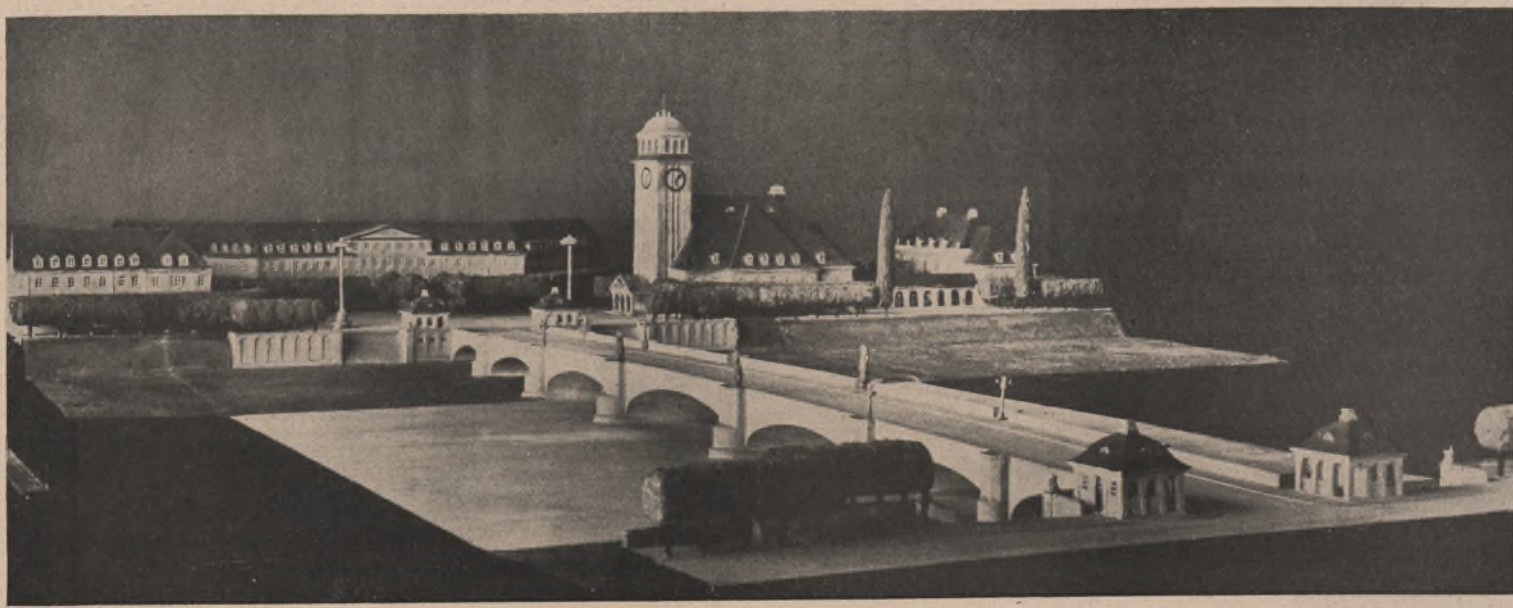


Abb. 103.

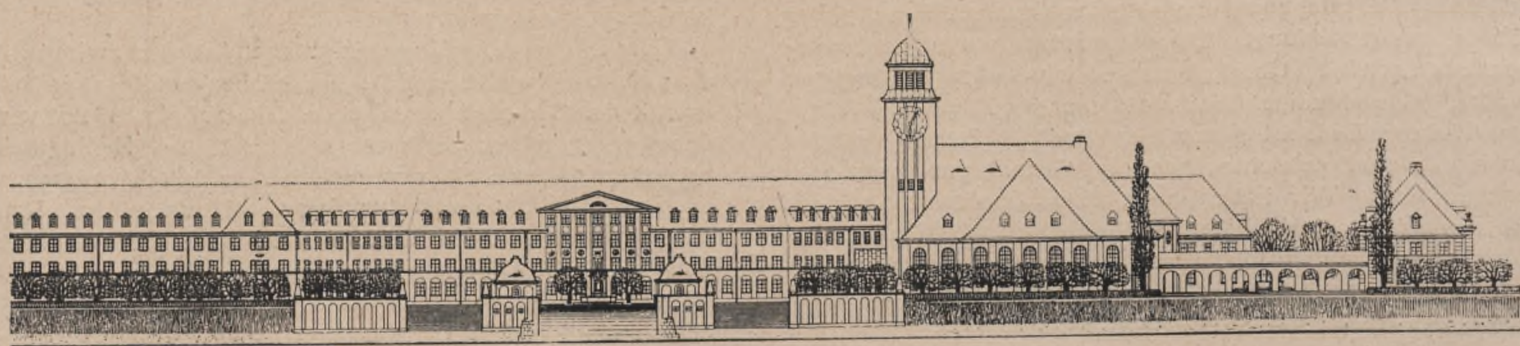


Abb. 104.

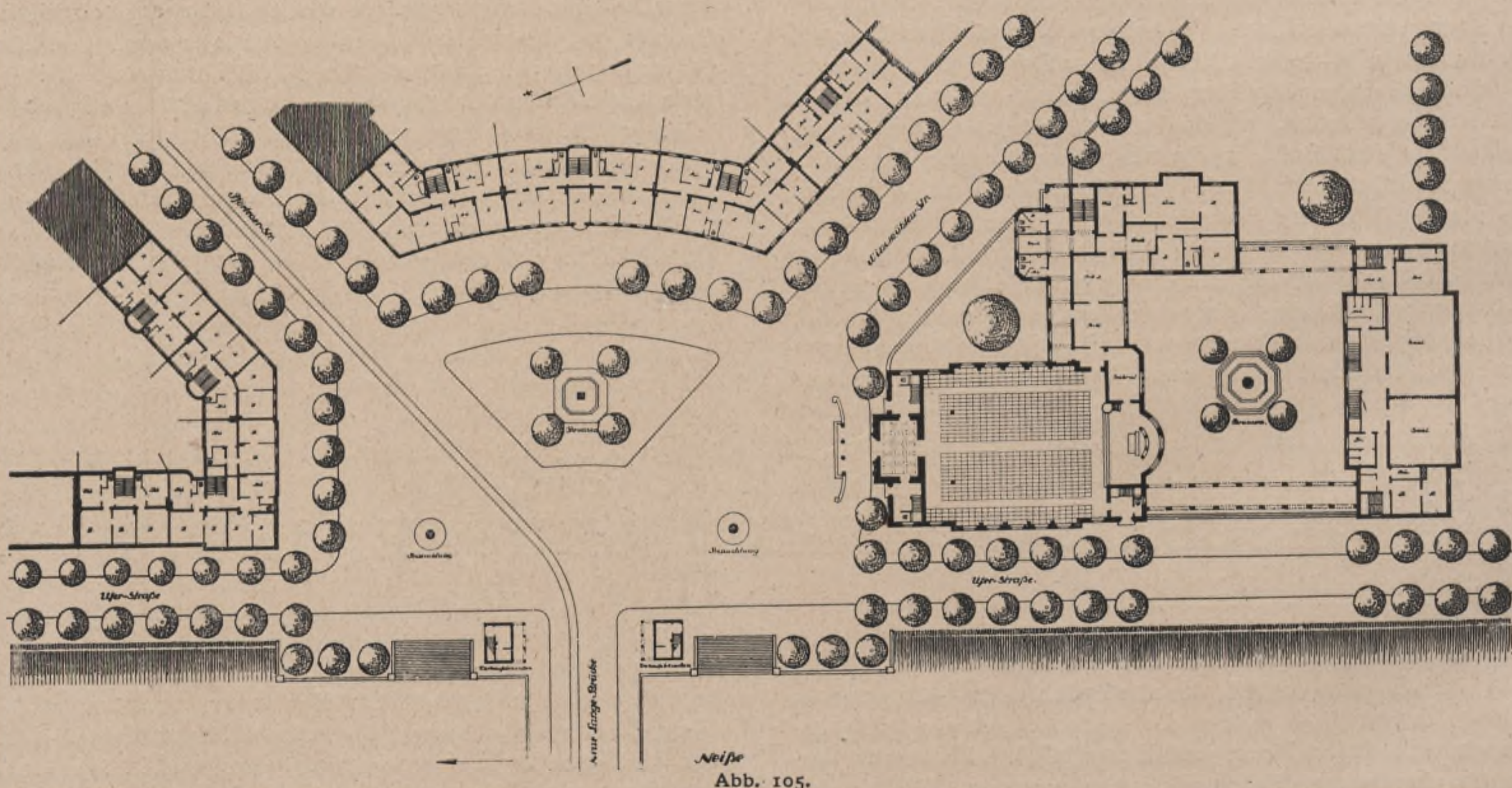


Abb. 105.

Abb. 103—105. Neubau der Neißebrücke und zweier städtischer Wohnhausgruppen in Forst.

Die neue Brücke wird 30 m flußaufwärts gelegt, um die alte Brücke während der Bauzeit als Notbrücke erhalten zu können. Diese Lage ist auch für den Verkehr günstiger, da die Kurve der Verkehrslinie Pförtener Straße — Brücke auf den leicht zu übersehenden Brückenkopfplatz verschoben wird. Von dem Bergeschen Brückenkopf ist eine zweite Hauptverkehrsstraße — die Windmühlenstraße — über die alte Windmühle nach dem Übergang über die Eisenbahn Halle—Breslau gelegt. Diese Straße soll den Talverkehr aus den flußaufwärts gelegenen Dörfern des rechten Neißeufers am Bahnübergang abfangen und direkt über die „Lange Brücke" nach Forst führen, ohne daß er den inneren Teil von Berge berührt. Die auf beiden Neißeufern auf den Eindeichungsdämmen verlaufenden Straßen sind keine Verkehrsstraßen. Sie sind für Durchgangsverkehr gesperrt und dienen nur dem Orts- und Spaziergängerverkehr.

Die neue Brücke selbst, entworfen unter Mitarbeit von Architekt Müller vom Stadtbauamt, ist 170 m lang und zwischen den Brüstungen 15 m breit. Sie besitzt sieben Bogenöffnungen, deren mittelste 28 m Spannweite hat. Die Breite der Fahrbahn beträgt 9 m, die der Gangbahnen je 3 m. Bei der heutigen wirtschaftlichen Lage mußte von reicher architektonischer Ausbildung abgesehen werden. Die Brücke soll nur durch die Verhältnisse ihrer Massen, durch die ruhige Führung der Brückenlinie und durch die straffe Form der Pfeiler wirken. Sie spannt sich zwischen zwei massive Uferbefestigungen, welche ihrerseits wieder vier kleine Brückenhäuschen tragen, die als Verkehrshäuschen und Verkaufsstände dienen. Die Mitte der Brücke ist betont durch vier Muschelkalksteinfiguren, die das in Forst ansässige Tuchmachergewerbe darstellen.

Der Brückenkopfplatz in Berge ist 50 × 80 m groß und wird eingefaßt im Norden und im Osten durch die beiden im Bau befindlichen städtischen Wohnhausgruppen, im Süden durch die Kirche mit Gemeindehaus und Pfarrhaus, nach dem Flusse zu durch die beiden Brückenhäuschen, die beiden großen Kandelaber und die Baumreihen der Uferstraße. In der Platzmitte ist ein kleiner Brunnen unter durchsichtigen Bäumen aufgestellt, um eine Steigerung und Tiefenwirkung in der Richtung der Brückenachse zu erreichen.

Die städtischen Wohnhausgruppen — entworfen unter Mitarbeit von Architekt Schwalbe vom Stadtbauamt — erhalten durchgängig Kleinwohnungen und sind dementsprechend einfach gehalten. Nur das Haus in der Brückenachse ist etwas reicher ausgebildet und mit einem Giebel versehen. Die Einheitlichkeit des Platzes ist gewahrt in der durchgehenden ruhigen Dachlinie, in dem gleichartigen Dachdeckungsmaterial und in der gleichen, gelb leuchtenden Farbe des Putzes. Die Betonung der Platzmitte, welche die Brückenachse verlangt, ist mit Absicht sehr vorsichtig durchgeführt, denn sie soll nicht mit dem Kirchturm konkurrieren und muß im Rahmen des heutigen Wohnungsbaues bleiben. Sie ist zum Ausdruck gebracht durch das etwas reichere Ausbilden des Mittelhauses, durch das Aufsetzen eines Giebels auf dasselbe, durch die Unterbrechung der Baumreihe vor dem Mittelhaus und in der Fortführung der Brückenachse durch den Brunnen bzw. Begleitung derselben durch die Brückenhäuschen und die großen Kandelaber.

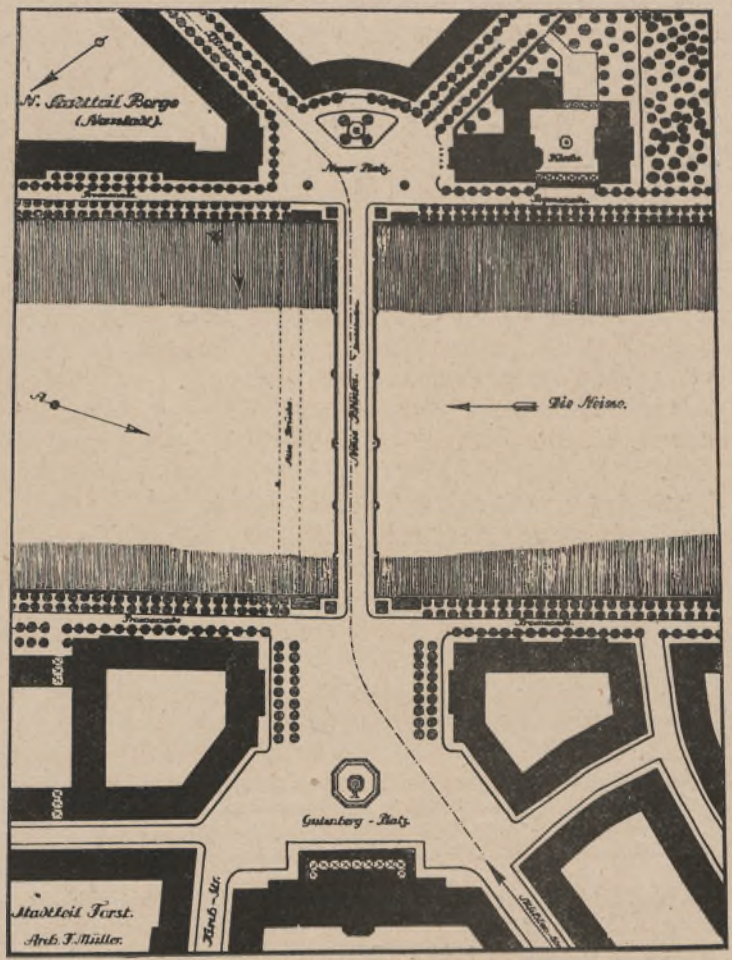


Abb. 106. Neubau der Neißebrücke und zweier städtischer Wohnhausgruppen in Forst.

Der Brückenkopfplatz auf der Forster Seite — der sogenannte Gutenbergplatz — wird ebenfalls neu aufgebaut. Der Brückenverkehr gabelt sich hier in die Mühlenstraße und in die Kirchstraße. Der Platz ist begrenzt im Süden und Norden durch Wohnhausgruppen und nach dem Fluß zu in der gleichen Weise wie der bergische Platz. Die Westseite — jetzt alter Kirchhof — ist für den Rathausneubau bestimmt.

ZWEI BÜCHERBESPRECHUNGEN.

Von Dr.-Ing. Dr. phil. WILHELM JÄNECKE, Reg.- und Baurat in Schleswig.

WIE DAS KUNSTWERK HAMBURG NACH DEM GROSSEN BRANDE ENTSTAND. Ein Beitrag zur Geschichte des Städtebaues von Fritz Schumacher. Verlag Karl Curtius, Berlin. (Veröffentl. d. Ver. f. Hamb. Gesch., Bd. II.) Hierzu die Abb. 107 und 108.

Vom 5. bis 8. Mai 1842 brannte der größte Teil der Hamburger Altstadt ab. Unersetzliche Werte von geschichtlicher und künstlerischer Bedeutung wurden vernichtet. Aber ebenso unschätzbare Möglichkeiten, ein vollkommeneres Neu-Hamburg zu schaffen, wurden gewonnen. Es bleibt ein Ruhmestitel der Hamburger Bürgerschaft, in jenen schweren

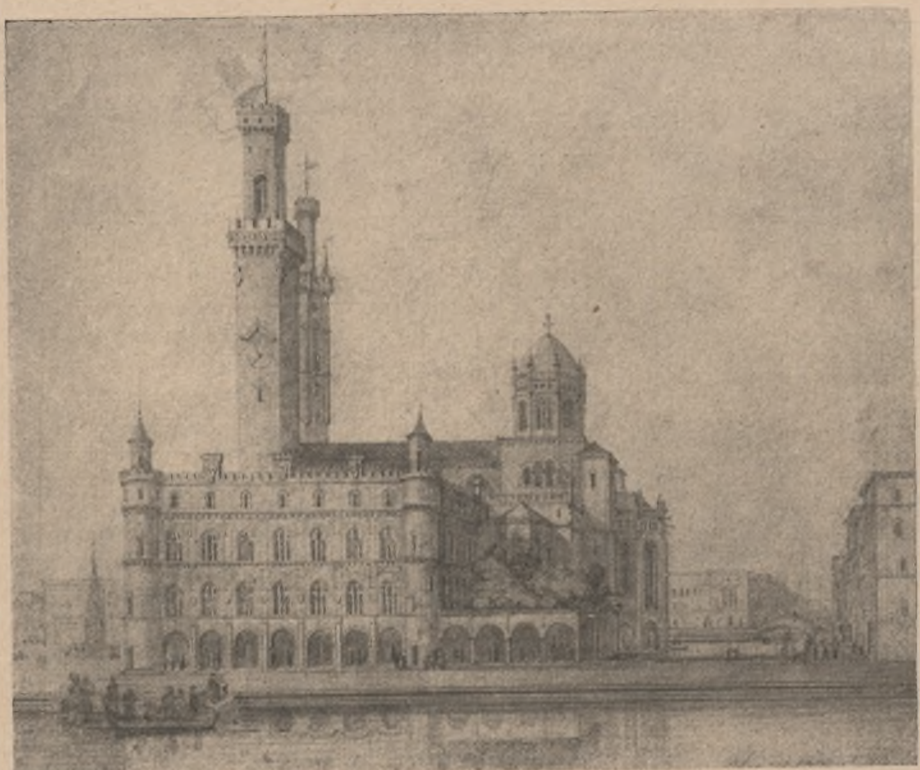


Abb. 107. Gottfried Semper: Studie zum Hamburger Rathaus am Becken der Kleinen Alster. (Im Besitz des Physikus Dr. Sieveking.) Hierzu Grundriß in Chateauneufs Nachlaß (Abb. 13a). Das Blatt entstand infolge eines Briefes des Syndikus Sieveking an Semper (s. Anm. 15, S. 70).

Tagen, wo die großen städtebaulichen Zusammenhänge erst unklar aufdämmerten, die neuzeitlichen Anforderungen wenigstens in technischer Hinsicht klar erkannt zu haben. Das Künstlerische mußte freilich hier wie meistens in ähnlichen Fällen gegen die Ansichten der Menge in hartem Kampfe durchgefochten werden. Mitten im Herzen der Stadt entstand so das städtebauliche Kunstwerk, das die heutige Wirkung Hamburgs bestimmt: die feinsinnig abgestimmte Verbindung des Alsterbeckens mit dem neu geschaffenen Stadtkern durch die Kleine Alster, Rathausplatz, Rathaushof und Adolfplatz. Eine Schöpfung, die so selbstverständlich gewachsen aussieht, daß man glauben könnte, die Linien eines uralten künstlerischen Erbteils vor sich zu haben, und die doch so völlig neu und in jeder Hinsicht das Gegenteil von dem ist, das vorher war.

Als berufenster Kenner hat Fritz Schumacher es unternommen, aus einem Berge ungeordneter Akten und Zeichnungen die verwickelte Entstehungsgeschichte dieses architektonischen Gedankens und seine damalige Verwirklichung herauszuarbeiten. In fesselnder, für den Fachmann geradezu spannender Darstellung lesen wir von dem Kampfe der drei Männer, die aus dem Kreise der Mitarbeiter und dem ganzen Dunstkreise der Stadt weit emporragen: der Hamburger Gottfried Semper, der Engländer William Lindley, der französische Emigrant Alexis de Chateauneuf. Aus dem großzügigen, aber gänzlich unkünstlerischen Ingenieurentwurfe Lindleys und dem auch noch einseitigen Gegenvorschlage Sempers (s. Abb.) wird bei fortgesetzter weiterer Verarbeitung durch Chateauneuf, den Vorsitzenden der „Technischen Kommission", in heißem Ringen endlich die räumliche Kernform gefunden, die sich unter allen Städten der Welt nur noch einmal, nämlich in Venedig findet: das hakenförmige Ineinandergreifen zu einer räumlichen Einheit von zwei geschlossenen Monumentalplätzen, deren Längsachsen annähernd senkrecht aufeinanderstehen, und von denen der kleinere sich der unbegrenzten Weite des Wassers öffnet. Der Piazza Venedigs entspricht der Hamburger Rathausmarkt, ebenso wie der Piazetta die kleine Alster mit ihren Umschließungen. Wesentlich ist, daß weder Semper noch Chateauneuf diesen entscheidenden Schritt in bewußter Nachahmung tun, sondern daß hier wie überall das eigentlich Künstlerische unbewußt unter harten Wehen neu geboren wird. Leider ist infolge des Ausscheidens Sempers die zweite große städtebauliche Aufgabe in Hamburg: die Gestaltung des Stadtteils um die neugebaute Nikolaikirche höchst mangelhaft bearbeitet. Der Zusammehang mit den führenden Linienzügen der Stadt ist hier verpaßt.

Schumacher hat mit dieser „Geschichte eines architektonischen Gedankens" den Kunstforscher in das wenig behandelte und doch für das Begreifen großer Baugedanken so unerläßlich wichtige Gebiet des aufreibenden Tageskampfes baukünstlerischen Strebens mitten hineingeführt. Der Städtebauer aber wird aus dem tiefen Einblick in die Psychologie des Entstehens unserer großartig schönen Handelshauptstadt starke und wertvolle Anregungen schöpfen.

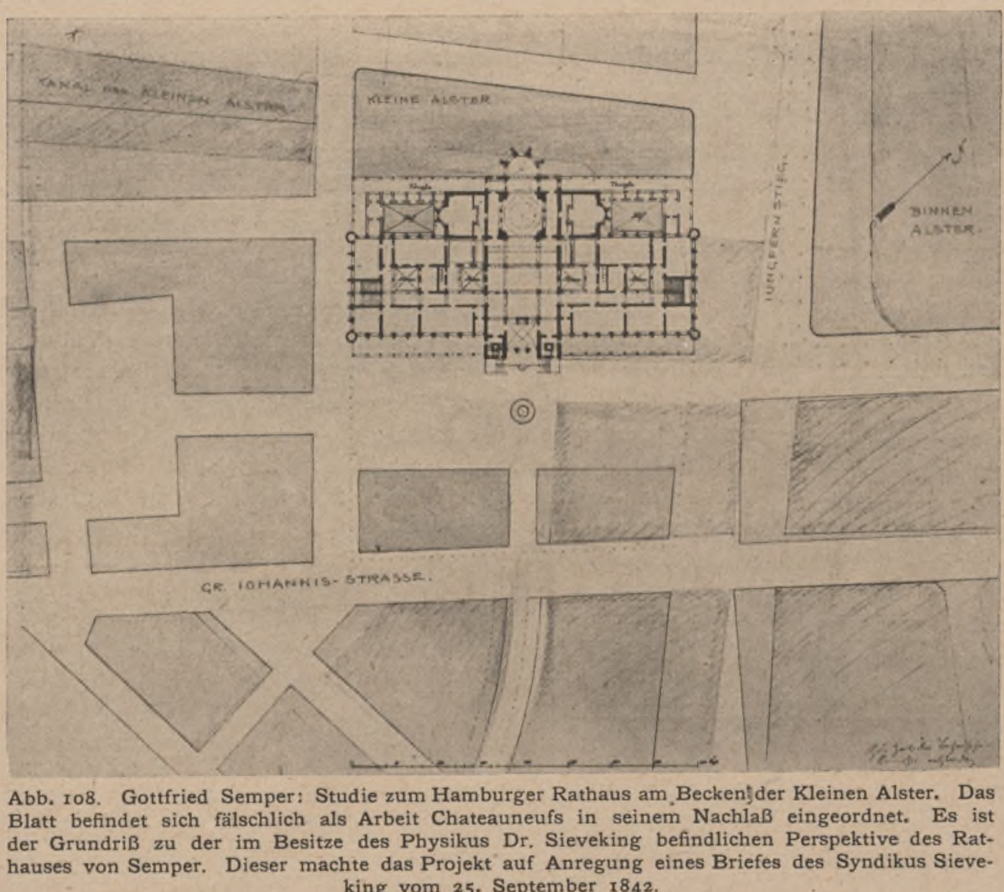


Abb. 108. Gottfried Semper: Studie zum Hamburger Rathaus am Becken der Kleinen Alster. Das Blatt befindet sich fälschlich als Arbeit Chateauneufs in seinem Nachlaß eingeordnet. Es ist der Grundriß zu der im Besitze des Physikus Dr. Sieveking befindlichen Perspektive des Rathauses von Semper. Dieser machte das Projekt auf Anregung eines Briefes des Syndikus Sieveking vom 25. September 1842.

ZUKUNFTSPHANTASIEN ÜBER ALTE HAMBURGER PLÄTZE.

Von Fritz Schumacher. Verlag Georg Westermann, Braunschweig und Hamburg. (Fragen an die Heimat herausgegeben v. Deutschen Bund für Erziehung und Unterricht. 2. Heft.) Hierzu die Abb. 109 und 110.

Die kleine, aber inhaltreiche Schrift ist gleichsam eine Ergänzung, des oben besprochenen Werkes, indem sie über die geschichtliche Entwicklung hinaus in die Jetztzeit hineinleitet. Der forschende Theoretiker tritt zurück, der Verfasser erscheint hier mehr als der schaffende, vom praktischen Leben umbrandete Städtebauer. Die Verbesserungsvorschläge, die er über einige Hamburger Plätze macht, haben nach den beigefügten Abbildungen (siehe z. B. Rathausplatz und Kunsthalle) etwas so unbedingt Überzeugendes, daß der Leser dem Verfasser und

der Stadt Hamburg nichts Besseres wünschen kann, als daß zu der verhältnismäßig geringe Mittel erfordernden Verwirklichung dieser herrlichen Wunschgebilde bald die Stunde schlagen möge! Dem Städtebauer wird auch dieses Buch in seiner sachlichen Beweisführung manche tiefdurchdachte Lehre bieten.

CHRONIK.

BERLIN: Das Schinkelfest des Architektenvereins fand am 13. März, wie alljährlich, am Geburtstage Schinkels, statt. Der Vorsitzende, Ministerialdirektor Dorner, gab den Jahresbericht des Vereins, aus dem die betrübliche, aus den Zeitverhältnissen resultierende Tatsache zu vermerken ist, daß sich die Mitgliederzahl im Berichtsjahre um 191 verringert hat und jetzt 2697 zählt. Die vom Verein für die Verteilung der Schinkelmedaille gestellten Preisaufgaben erhielten für Hochbau Willy Genzmer (Berlin-Steglitz); die Aufgabe für Wasserbau fand keine Bewerber; für Eisenbahnbau erhielten die Medaille Eugen Meyer (Elberfeld) und Georg Baur (Insterburg).

BERLIN: Geheimer Baurat Wittig ist von der Technischen Hochschule zu Charlottenburg aus Anlaß seines nahezu 25jährigen Wirkens als Direktor der Hochbahngesellschaft in besonderer Anerkennung seiner Verdienste um die künstlerische Gestaltung der Berliner Hoch- und Untergrundbahn zum Dr.-Ing. ehrenhalber ernannt worden.

BERLIN: Von der Deutschen Akademie des Städtebaues. Von den zur Wahl für die neue Deutsche Akademie des Städtebaues aufgeforderten 150 Fachleuten haben sich 85 der Stimme enthalten. Von den Gewählten lehnten ab: Blum, Bonatz, L. Hoffmann, Jansen und Muthesius.

PROFESSOR EUGEN SCHMOHL, der Berliner Architekt, hat einen Ruf als Lehrer der Architekturfächer an die Akademische Hochschule für die bildenden Künste in Charlottenburg erhalten.

EIN HOCHHAUS AUCH IM BERLINER WESTEN. Es besteht die Absicht, in Berlin-Wilmersdorf, am Heidelberger und Brabanter Platz, unmittelbar an Ring- und Untergrundbahn, auf dem von der Mecklenburgischen, Detmolder und Brabanter Straße begrenzten städtischen Grundstück unter Beteiligung des Bezirksamtes bzw. der Stadt Berlin ein modernes Riesenbureauhaus von zehn Stockwerken zu errichten. Die Urheberin ist die Gemeinnützige Aktiengesellschaft Heimstätten-Siedlung Berlin-Wilmersdorf. Zur Erlangung von Entwürfen soll ein Preisausschreiben erlassen werden, die künstlerische Leitung aber dem Stadtbaurat des Bezirksamtes Berlin-Wilmersdorf vorbehalten bleiben.

DARMSTADT: Friedrich Pützer †. Der bekannte Architekt, Professor für Architektur an der Technischen Hochschule und Kirchenbaumeister der evangelischen Landeskirche Geheimer Baurat Dr. Friedrich Pützer ist nach längerer Krankheit gestorben.

BUND SCHLESWIG-HOLSTEINISCHER ARCHITEKTEN. Die bisherigen Mitglieder der alten Ortsgruppe Schleswig-Holsteins des Bundes Deutscher Architekten (B. D. A.), die Mehrzahl der bisher in der Deutschen Freien Architektenschaft (D. F. A.) zusammengeschlossen und eine Anzahl noch nicht organisierter Architekten der Provinz haben sich zur Wahrung ihrer Standesinteressen in dem Bund schleswig-holsteinischer Architekten (B. S. A.) vereinigt. Der B. S. A. verfolgt die gleichen Zwecke und die gleichen Ziele wie der B. D. A. und ist die berufliche Vertretung der freischaffenden Architekten der Provinz Schleswig-Holstein. Den Vorstand bilden Architekt Maul als 1. Vorsitzender, Architekt Prinz als 2. Vorsitzender, Architekt L. Stapf als Schrift- und Kassenführer, sämtlich in Kiel.

WETTBEWERB BEBAUUNGSPLAN BRESLAU. Fristgerecht eingegangen waren 40 Entwürfe. Das Preisgericht fällte folgende Entscheidung: Von der Verteilung eines ersten Preises wurde einstimmig Abstand genommen. Die zur Preisverteilung vorgesehene Summe von M. 130000 wurde in gleichen Beträgen von je M. 26000 an die folgenden 5 Entwürfe verteilt. 1.) Nr. 1: „Antäus". Verfasser: Senator und Stadtbaurat Paul Wolf, Hannover. Mitarbeiter: Stadtbaumeister Otto Meffert, Hannover. 2.) Nr. 3: „Plant für die nächste Zeit, doch denkt an die spätere Zukunft". Verfasser: Dr.-Ing. Dr. rer. pol.



Abb 109. Hamburg.
Rathausplatz von der Mönckebergstraße gesehen.

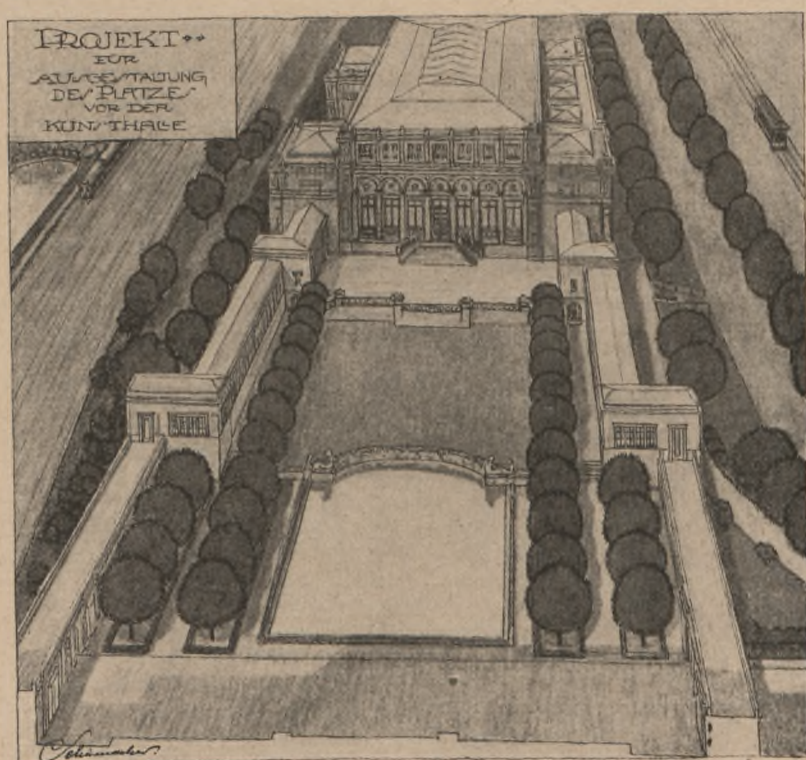


Abb. 110. Hamburg.
Platz an der Kunsthalle (Ferdinandstor).

Roman Heiligenthal. Mitarbeiter: Architekt Kurt Zettler, Berlin. 3.) Nr. 10: „Bodenreform". Verfasser: Architekt Adolf Rading, Breslau, Kunstakademie. 4.) Nr. 23: „Wirtschaftlichkeit, Gesundheit, Schönheit". Verfasser: Architekt B. D. A. Henry Groß, Charlottenburg und Reg.-Baumeister Briske, Berlin-Südende. 5.) Nr. 27: „Ost-West". Verfasser: Stadtbaumeister Wilhelm Arntz, Architekt Karl Dorfmüller, Architekt Kurt Meyer. Mitarbeiter für bildliche Darstellungen: Reg.-Baumeister a. D. Kneise. Mitarbeiter für zeichnerische Arbeiten: Architekt Wilhelm Schöll, Architekt Ketzer, sämtlich in Köln. Als Sonderpreise für Einzellösungen erhielten je M. 20000. 1.) Nr. 2: „Jedem das Seine". Verfasser: Dr.-Ing. Ernst Vetterlein, Prof. für Städtebau an der Technischen Hochschule Hannover, und Dr.-Ing. Blum, Prof. für Eisenbahnwesen, ebendort. M. 10000. 2.) Nr. 16: „Industrie". Verfasser: Karl Strinz, Stadtvermessungsdirektor, Architekt Paul Thürmer, Ingenieur Johannes Nadermann, sämtlich in Magdeburg. M. 10000. 3.) Nr. 32: „Vorburg des Ostens". Verfasser: Prof. Muesmann, Dresden, Techn. Hochschule, Prof. K. Wach, Düsseldorf, Kunstakademie, Baurat Hellmuth, Düsseldorf. Mitarbeiter: H. Beck, Düsseldorf. Dieser Entwurf wurde außerdem für 10000 M. angekauft. Angekauft wurden mit je M. 10000 die Entwürfe: 1.) Nr. 11: „Wägen und Wagen". Verfasser: Oberregierungsrat Dr. Rappaport und Architekt Kurt Wasse, Essen (Ruhr). 2.) Nr. 12: „Trabanten". Verfasser: Architekt Ernst May, Breslau. Mitarbeiter: Dipl.-Ing. Herbert Boehm, Breslau.

BERLIN: Dieser Tage fand in Berlin eine außerordentliche Sitzung des Kreises bekannter Städtebauer statt, der eine Deutsche Akademie des Städtebaues begründen wollte. Unter den Teilnehmern waren Möhring, Gurlitt, Stübben, Brix, Schumacher. Abgesehen von sachlichen Einwendungen gegen dies Vorhaben, hatten die Akademie der Künste und die Akademie des Bauwesens Einspruch gegen die Führung des Namens Akademie erhoben, mit der Begründung, daß der Titel nur staatlichen Instituten zustehe und seine Führung durch private Vereinigungen eine Irreführung der Öffentlichkeit wäre. Auf der Tagesordnung stand daher der Antrag auf Namensänderung. In der Diskussion wandte sich besonders der Zweckverbandsdirektor Schmidt (Essen) gegen den Namen Akademie und gegen das gefährliche Experimentieren der Berliner Herren mit der Großstadtfrage als Städtebauproblem. Den Namen Akademie verteidigte der Schweizer Architekt Mächler, gegen dessen Großsiedlungstheorien sich auch die sachlichen Angriffe richteten. Die Versammlung beschloß, dem Antrage entsprechend Namen und Tendenz der Vereinigung zu ändern.

BERLIN: In diesem Jahre wird die Große Berliner Kunstausstellung im Moabiter Glaspalast Anfang Mai eröffnet und bis 17. September dauern. Dieser frühe Schluß entspricht einem Wunsche des Ministeriums, den längst beabsichtigten Umbau der Kuppelhalle nach den Plänen des Geheimrats German Bestelmeyer noch in diesem Herbst ausführen zu lassen. Neben dem Verein Berliner Künstler werden wieder die Novembergruppe und der Bund Deutscher Architekten die Ausstellung veranstalten. Eine besondere Abteilung soll einen gedrängten Überblick über das gesamte rheinische Kunstschaffen bringen, ein Plan, den das Ministerium auch im vaterländischen Interesse aufs regste zu fördern bereit sein würde.

BERLIN: Für das Hochhaus für die Reichsbehörden, dessen Planung neulich im Hauptausschuß des Reichstages gemäß einem Antrage des früheren Innenministers Koch einstimmig gebilligt wurde, ist die Wahl des Platzes noch nicht erfolgt. Neben dem Königsplatz kommen noch mehrere andere Bauplätze in Frage. Der Innenminister Dr. Koester erklärte, daß die Frage von Fachleuten geprüft werde, und daß diese Arbeiten beschleunigt werden sollen.

DER BUND DER KINDERREICHEN VON BERLIN beabsichtigt, dieses Frühjahr mit dem Bau von Nährheimen zu beginnen, und soll ein Wettbewerb in Erschaffung billiger und doch guter Wohnhäuschen für kinderreiche Familien erfolgen. Grundrisse und Beschreibungen der Häuschen, wie solche gedacht sind, sind von der Geschäftsstelle des Bundes, Charlottenburg, Kaiser Friedrich Straße 61a, zu erhalten.

EIN GROSSZÜGIGES BAUPROJEKT IN STUTTGART. Unter Mitwirkung der Stadtgemeinde Stuttgart wurde mit einem Aktienkapital von 3 Mill. M. in Stuttgart eine Bahnhofsturm-A.-G. zum Zwecke der Ausgestaltung des Bahnhofsturmes gegründet. Dieser Bahnhofsturm, der in den ersten Bauteil des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofes eingefügt ist, soll in ganz eigenartiger Weise zu einer Gast- und Vergnügungsstätte umgebaut werden. So soll die Plattform des Turmes tagsüber als Aussichtsstätte, am Abend als Restaurant benutzt werden, während das darunter befindliche Geschoß als Weinlokal eingerichtet werden soll. Ein weiteres Stockwerk wird Küchen-, Garderoben- und Toilettenräume enthalten. Das tiefer gelegene Stockwerk enthält eine Bar und eine altdeutsche Weinstube, und das nächste Stockwerk eine Teestube. In einem weiteren Geschoß soll ein Café eingerichtet werden. Ferner wird ein Stockwerk als Konferenzzimmer der Generaldirektion reserviert und ein weiteres Geschoß als Warteraum erster Klasse dienen. Sämtliche Stockwerke werden durch einen sogenannten Blitzaufzug miteinander verbunden. Durch verschiedenartige Beleuchtung der einzelnen Stockwerke wird auch nach außen der Bahnhofsturm bei Nacht im Stadtbilde Stuttgarts in eigenartiger Weise hervortreten.

In einem engeren Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Bürogebäude in Verbindung mit Saalbau in GELSENKIRCHEN erhielt den I. Preis (Ausführung oder 15000 M.) Professor Alfred Fischer in Essen. Zweite Preise erhielten die Professoren Fr. Becker Düsseldorf und Martin Elsässer Köln, dritte Preise die Architekten D. d. A. Waßer und Franke in Gelsenkirchen. Die eingeladenen Bewerber wirkten stimmberechtigt beim Preisgericht mit.

Am 1. Mai feierte der Verlag von Ernst Wasmuth das Fest seines 50jährigen Bestehens. Der Verlag wurde im Jahre 1872 von Ernst Wasmuth gegründet mit der Absicht, den Vertrieb und den Verlag von Architekturwerken zu pflegen, da dieser Zweig des Buchhandels in jener Zeit keine Vertretung in Deutschland hatte. Da zugleich mit dem Aufblühen des Deutschen Reiches große Ansprüche an die Architekten gestellt wurden, war in kurzer Zeit die Verbindung zwischen den schaffenden Baukünstlern und der Architekturbuchhandlung von Ernst Wasmuth hergestellt, die in einer großen Reihe von Werken, Studienmaterial ihren Freunden zugänglich machte. Die Geschichte des Verlages ist mithin eng verwachsen mit der Entwicklung der zeitgenössischen Baukunst, die sich im wesentlichen in den Werken des Verlages, über die ein soeben erschienener ausführlicher Verlagskatalog unterrichtet, spiegelt. Nur die wichtigsten Werke hier zu nennen, würde zu weit führen.

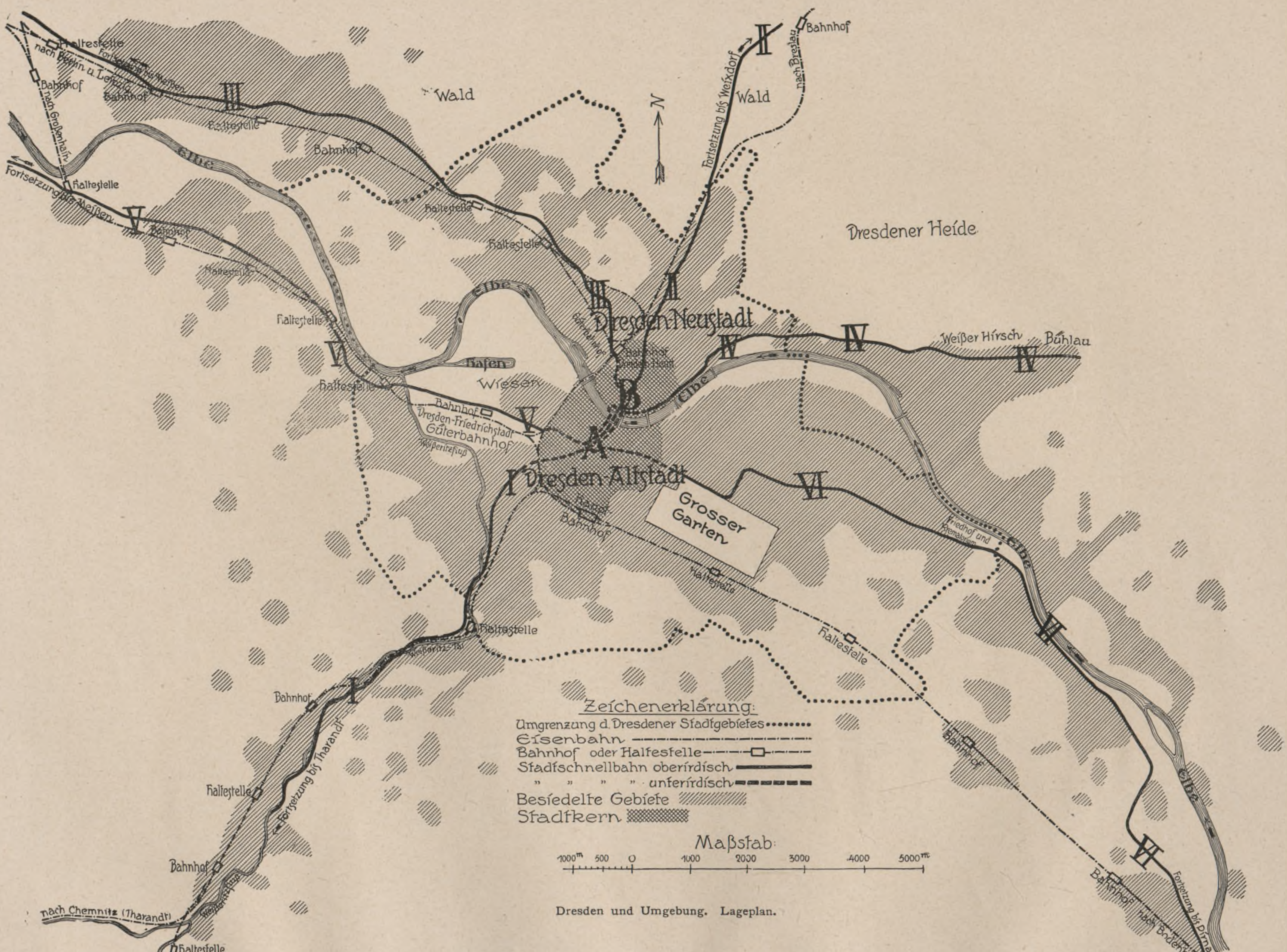
Wir glauben sagen zu dürfen, daß die deutschen Architekten sich aus Anlaß des Festes dankbar an die Leistung erinnern werden, die der Verlag durch die rege Vertretung ihrer Interessen, nicht zuletzt in den Zeitschriften „Berliner Architekturwelt", „Der Städtebau" und „Wasmuths Monatshefte für Baukunst", vollbrachte.

PROF. HERMANN JANSEN hatte im „Städtebau" gelegentlich der Veröffentlichung seines Entwurfs zum Kölner Rayon den meinigen scharf kritisiert. Bei der Veröffentlichung der Weiterbearbeitung meines Entwurfs ging ich einleitend auf einige grundsätzliche Fragen dieser Kritik ein.

Hiergegen richtet Prof. Jansen in No. 9/10 eine „Erwiderung". Da die Redaktion die Diskussion geschlossen hat, seien hierzu nur folgende Feststellungen gemacht:

1. Die Punkte, über die ich mich im „Städtebau" mit Prof. Jansen auseinandersetzte, beschränken sich auf die Frage der Beibehaltung der Kanalstraße und der Umlegung der Dürener Straße. In der Weiterbearbeitung hat sich gegenüber dem Urplan in deren Führung nichts geändert. Zudem bezogen sich die Ausführungen über die Dürener Straße auf einen neuen Vorschlag Jansens. Warum die Behandlung dieser grundsätzlichen Fragen, gelegentlich der Veröffentlichung meines weiterbearbeiteten Entwurfs (der Urplan ist in verschiedenen Fachzeitungen erschienen) „unzulässig" sein soll, ist nicht verständlich.
2. Jansen sagt über die Einwirkung der beibehaltenen Kanalstraße auf meinen Grünanlagen-Zug: „Ausgerechnet mitten in diese Freiflächen, . . . soll eine Querverbindung für Fuhrwerke herein. Welch ein Widerspruch!" Es ist das Eigentümliche meines Entwurfes, daß die Kanalstraße von den Grünanlagen getrennt verläuft. Ihr Fuhrverkehr kommt also nicht mitten in diese Freiflächen herein. Fritz Schumacher

Verantwortlich für die Schriftleitung: H. de Fries, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 31. — Inseratenannahme Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstr. 31. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen G. m. b. H. & Co., Wittenberg.



Dresden und Umgebung. Lageplan.

Zur Frage der großstädtischen Schnellbahnen

Von Geh. Baurat, Prof. Dr.-Ing. h. c. Ewald Genzmer, Dresden

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



Abb. 1. Allgemeine Anordnung des Schnellbahnnetzes. (Mehrmaliges Umsteigen.)

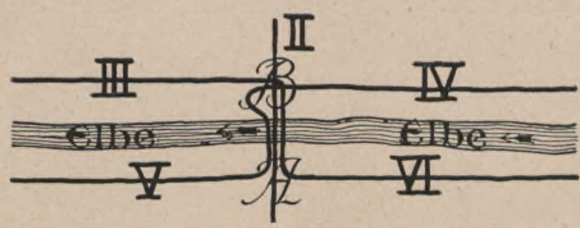


Abb. 2. Allgemeine Anordnung des Schnellbahnnetzes. (Einmaliges Umsteigen.)

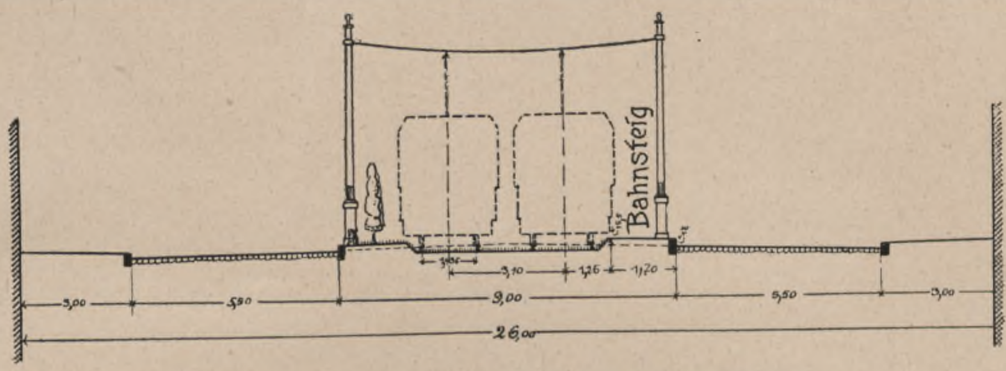


Abb. 3. Regelquerschnitt einer Straße mit Schnellstraßenbahn.

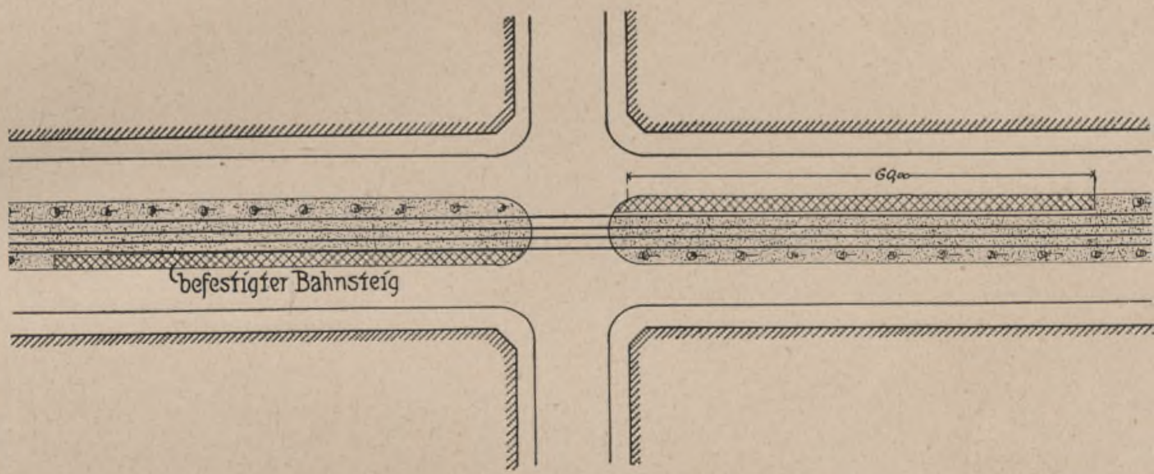


Abb. 4. Grundriß einer Haltestelle der Schnellstraßenbahn.

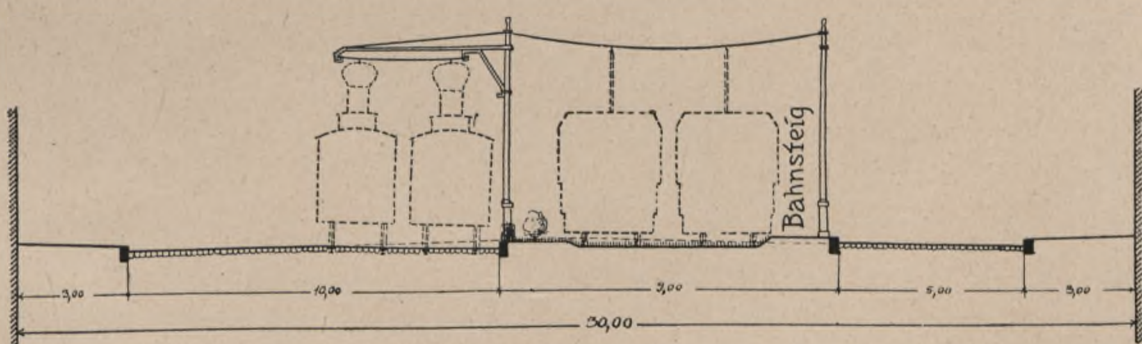


Abb. 5. Straßenquerschnitt mit Schnellstraßenbahn und Straßenbahn.

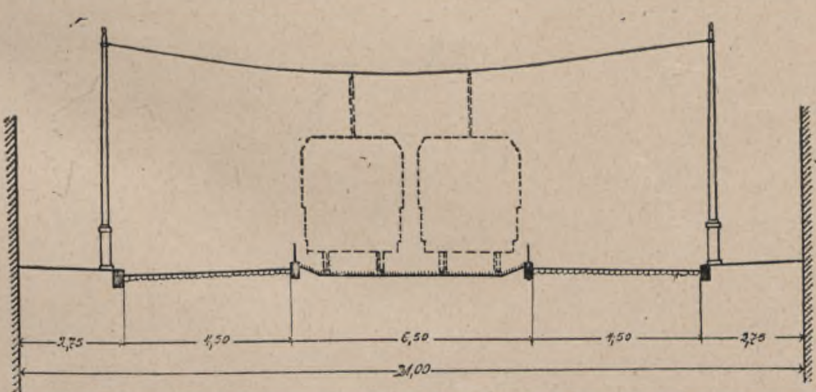


Abb. 6. Straßenquerschnitt auf Strecken ohne Haltestelle.



Abb. 7. Wagen der Schnellstraßenbahn.

Zur Frage der großstädtischen Schnellbahnen

Von Geh. Baurat, Prof. Dr.-Ing. h. c. Ewald Genzmer, Dresden

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

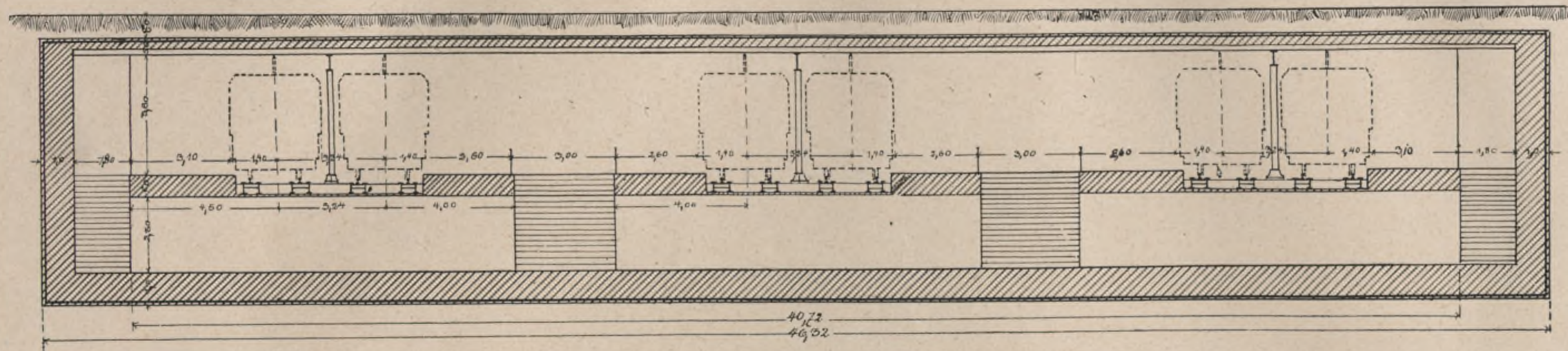


Abb. 8. Schnitt durch den Untergrundbahnhof bei A.

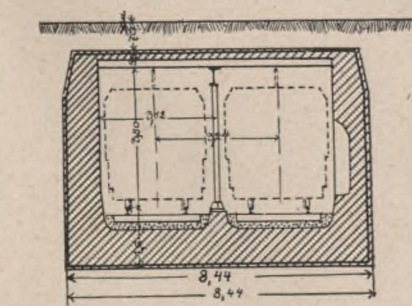


Abb. 12. Querschnitt der Untergrundbahn auf freier Strecke.

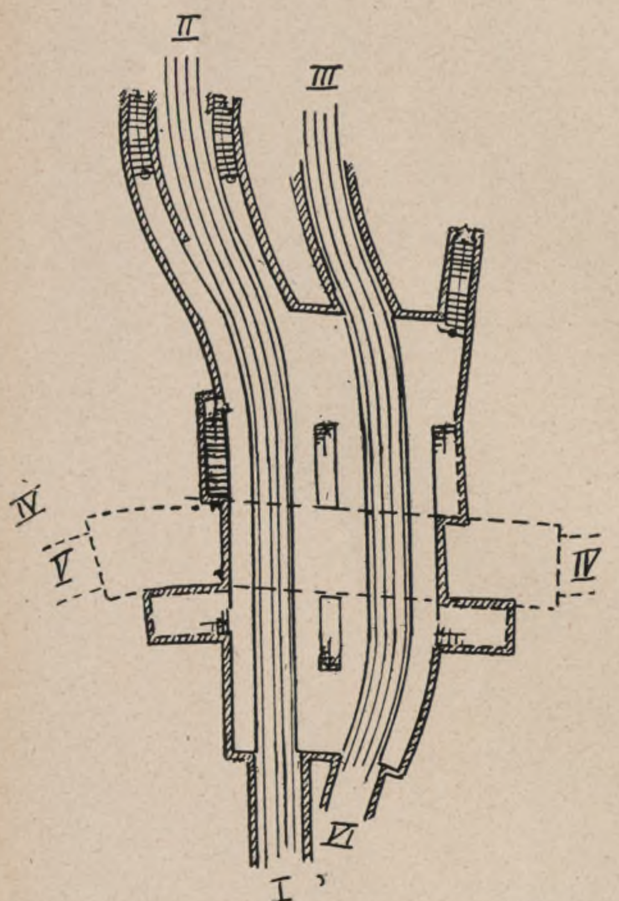


Abb. 11. Grundriß des Untergrundbahnhofes bei B.

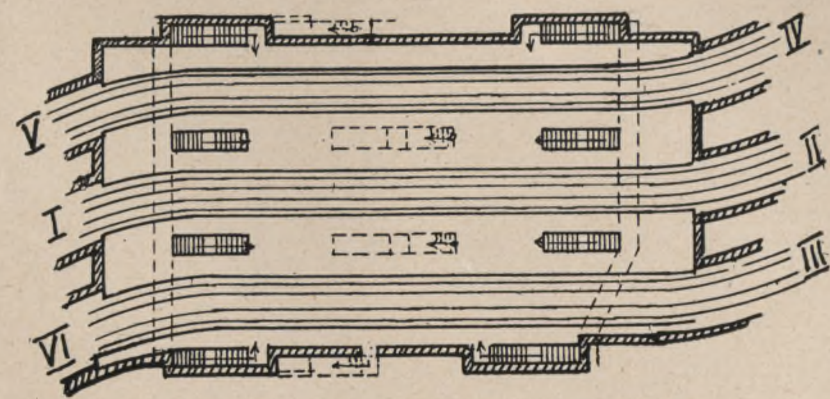


Abb. 9. Grundriß des Untergrundbahnhofs bei A.

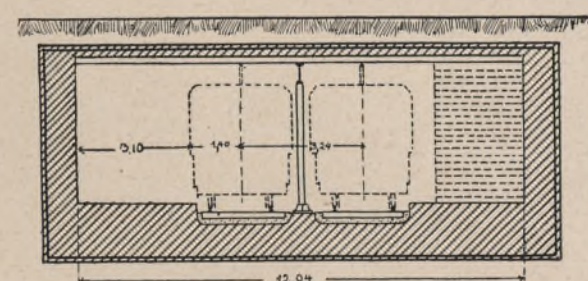


Abb. 13. Querschnitt der Untergrundbahn auf einer Haltestelle.

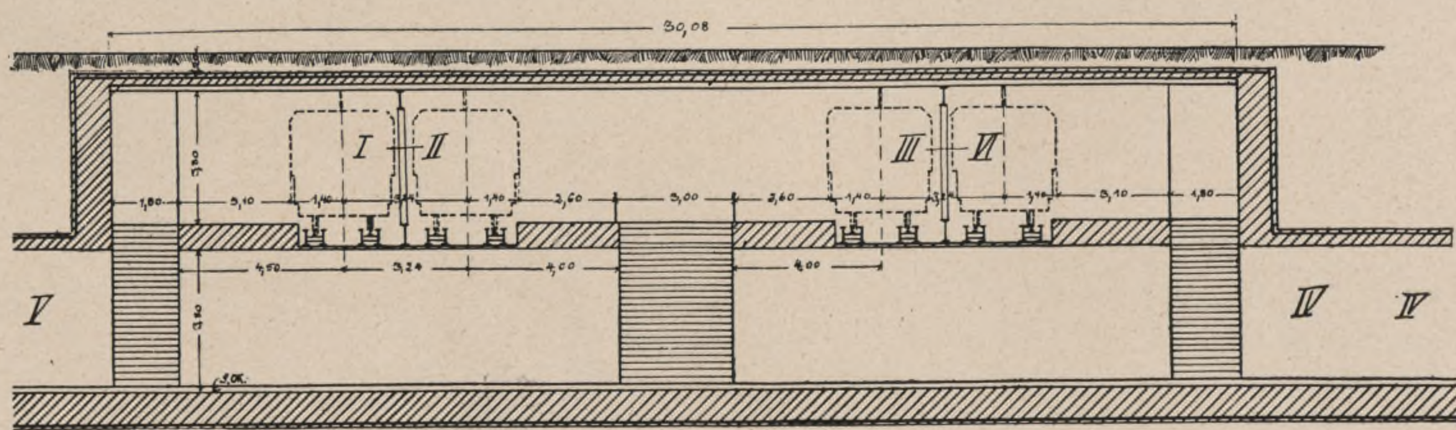


Abb. 10. Schnitt durch den Untergrundbahnhof bei B.

Zur Frage der großstädtischen Schnellbahnen

Von Geh. Baurat, Prof. Dr.-Ing. h. c. Ewald Genzmer, Dresden



Maßstab 1 : 12 500.

Stadterweiterung von Germersheim (Pfalz)

Von Stadtbaurat H. Hussong, Kaiserslautern

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a)



b)



a) Stadtbild 2. b) Stadtbild 8.

Stadterweiterung von Germersheim (Pfalz)

Von Stadtbaurat H. Hussong, Kaiserslautern

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



Maßstab 1 : 15000.

Stadterweiterung von Homburg (Pfalz)

Von Stadtbaurat H. Hussong, Kaiserslautern

c)



d)



e)



f)



c) d) Germersheim, Stadtbild 3 und 6 e) f) Homburg, Stadtbild 3 und 4

Stadterweiterung von Germersheim (Pfalz) und Homburg (Pfalz)

Von Stadtbaurat H. Hussong, Kaiserslautern

g)



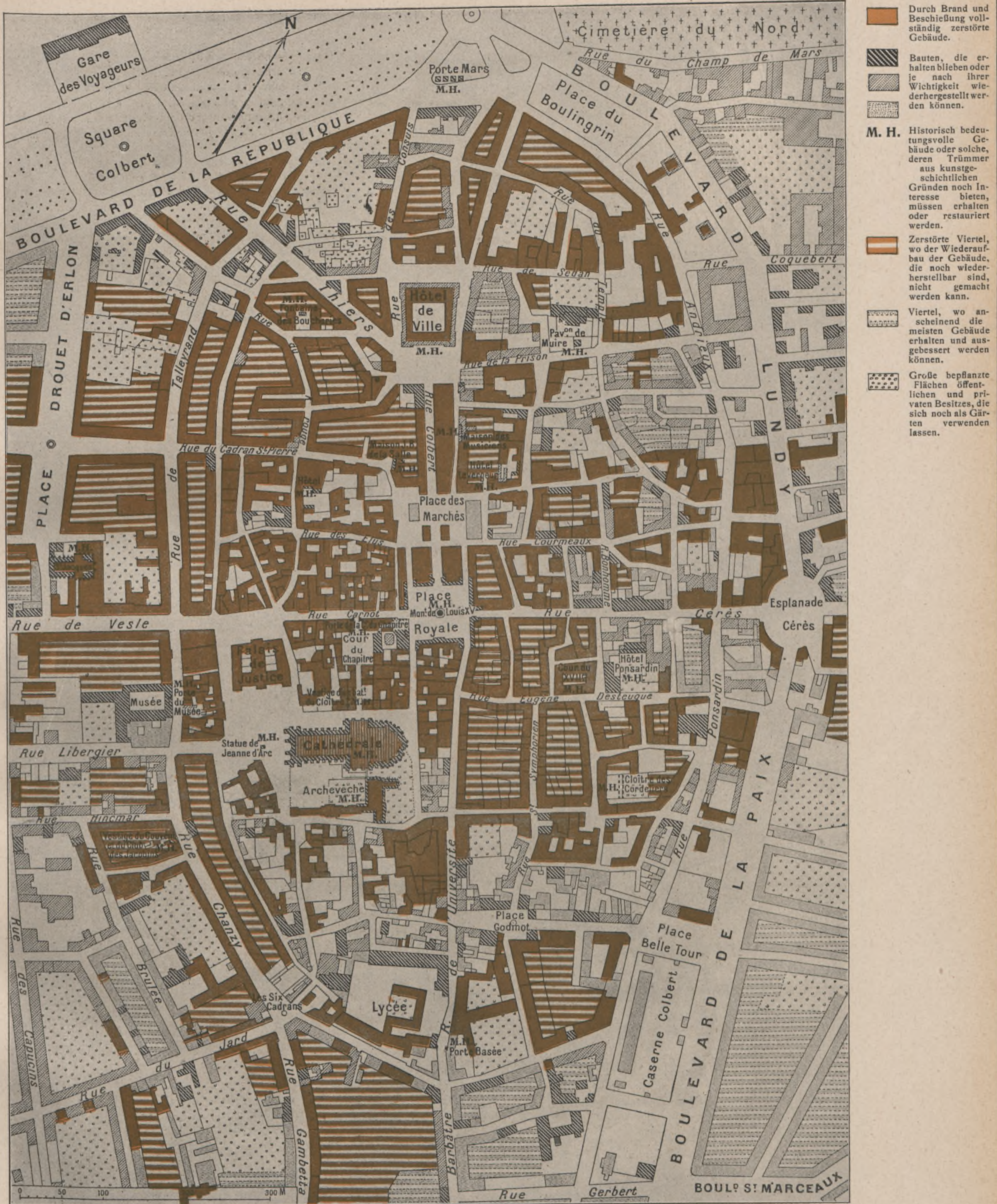
h)



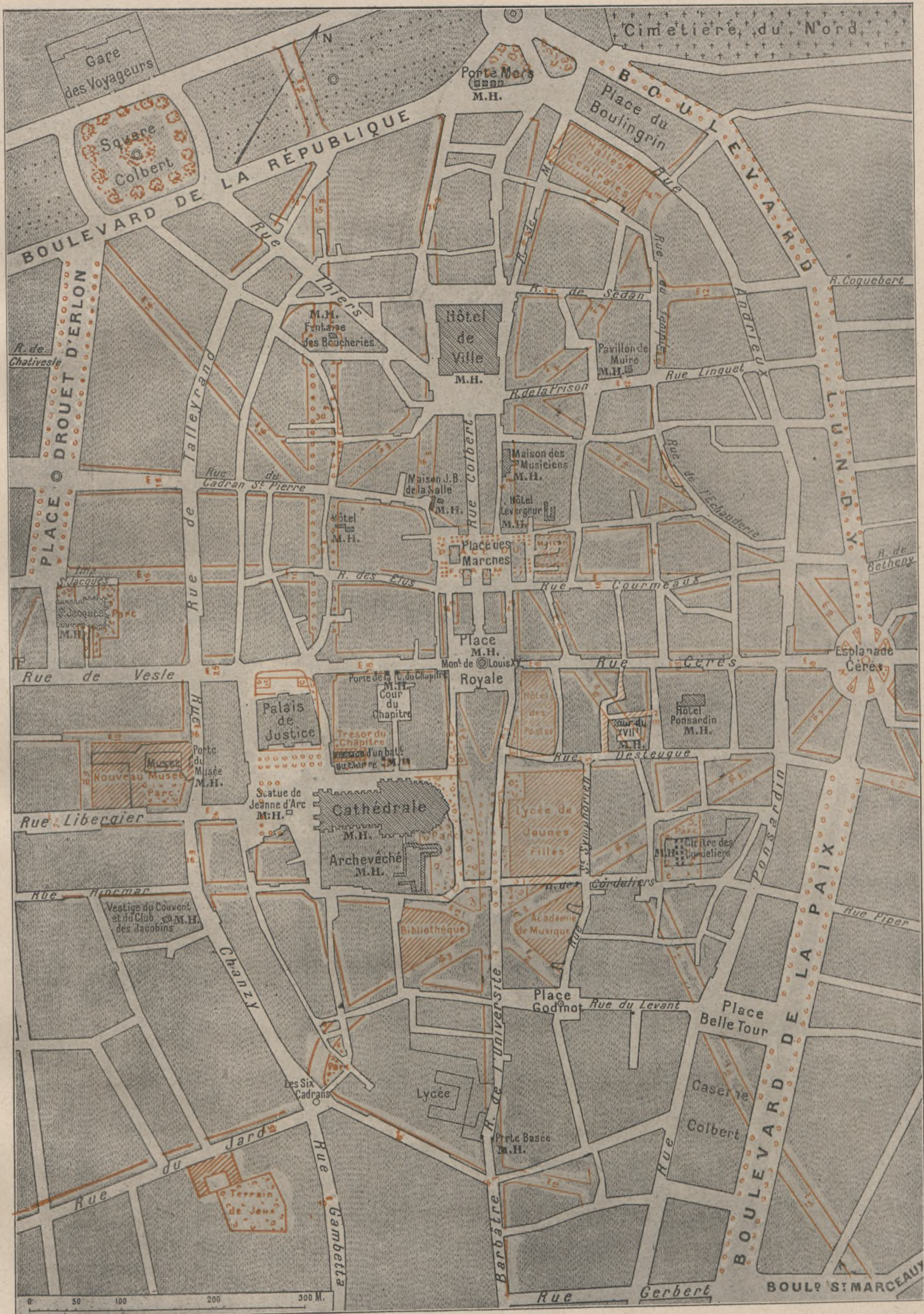
g) Stadtbild 1. f) Stadtbild 7.

Stadterweiterung von Homburg (Pfalz)

Von Stadtbaurat H. Hussong, Kaiserslautern



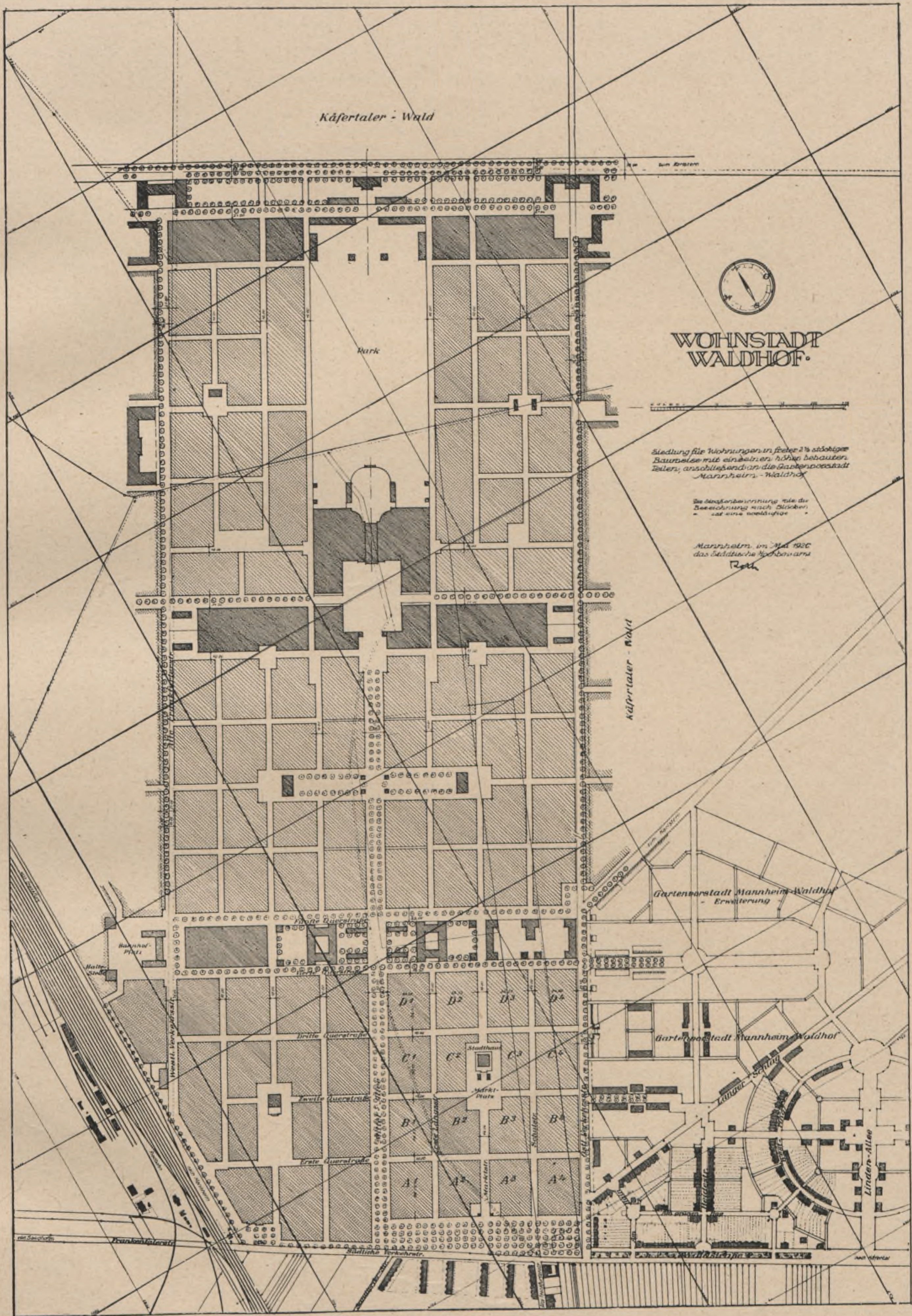
Zustand von Reims im Oktober 1918



Das Projekt des amerikanischen Architekten Ford für Reims

Die Neuplanung ist durch gelben Druck gekennzeichnet.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

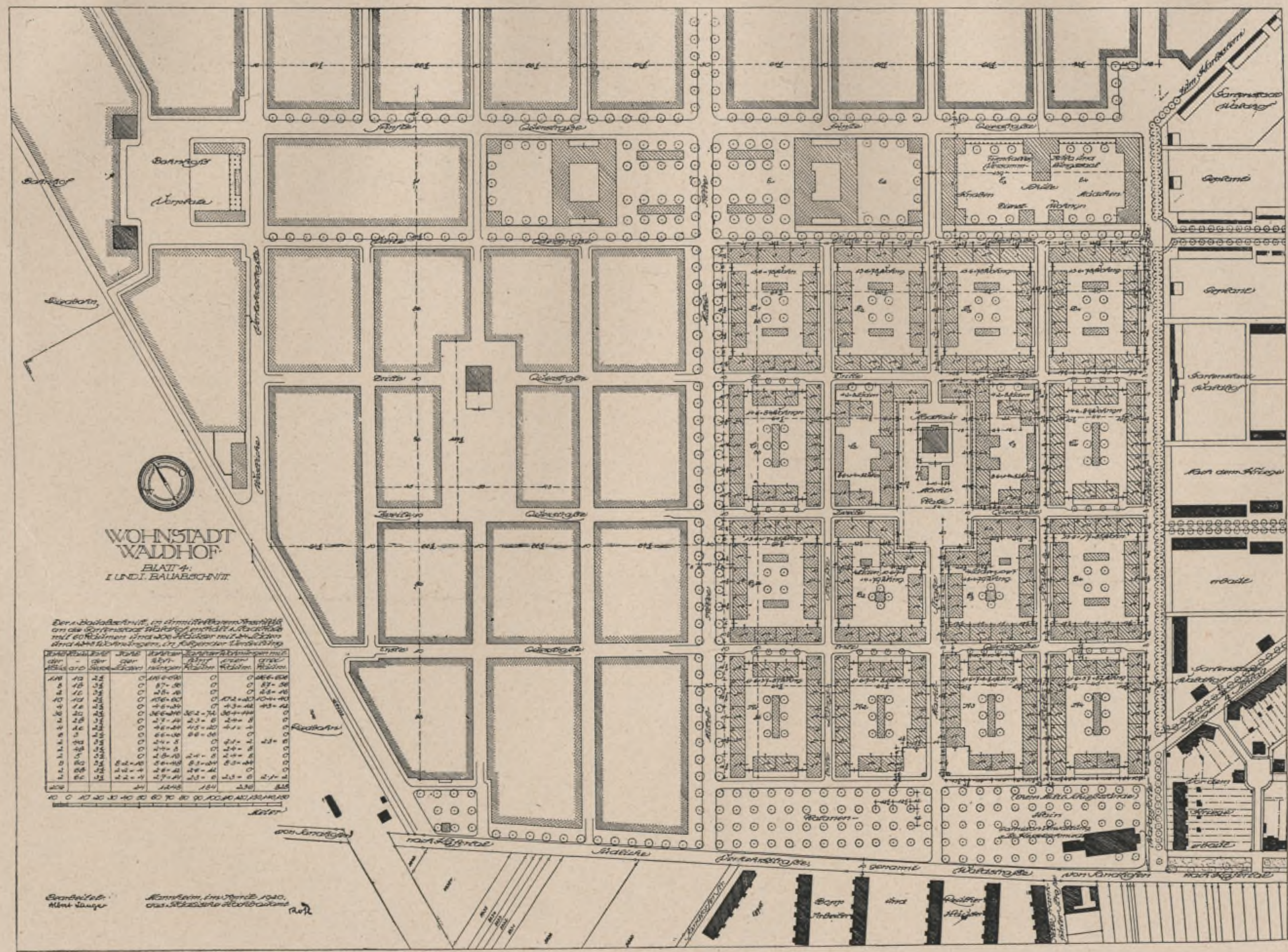


Maßstab 1 : 7500.

Wohnstadt Waldhof in Mannheim

Von Architekt Professor Carl Roth, Darmstadt

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

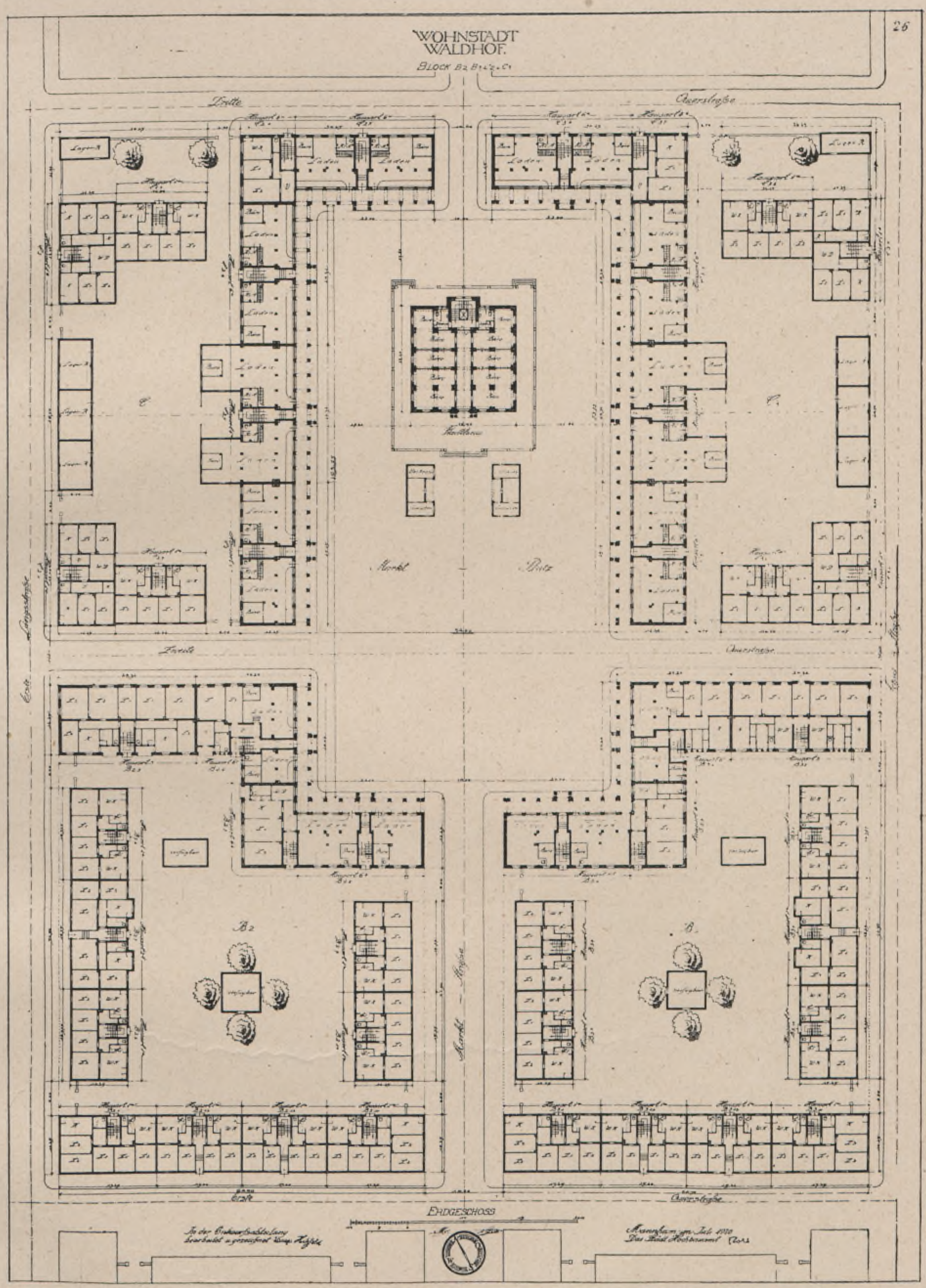


Maßstab 1 : 400.

Wohnstadt Waldhof in Mannheim

Von Architekt Professor Carl Roth, Darmstadt

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

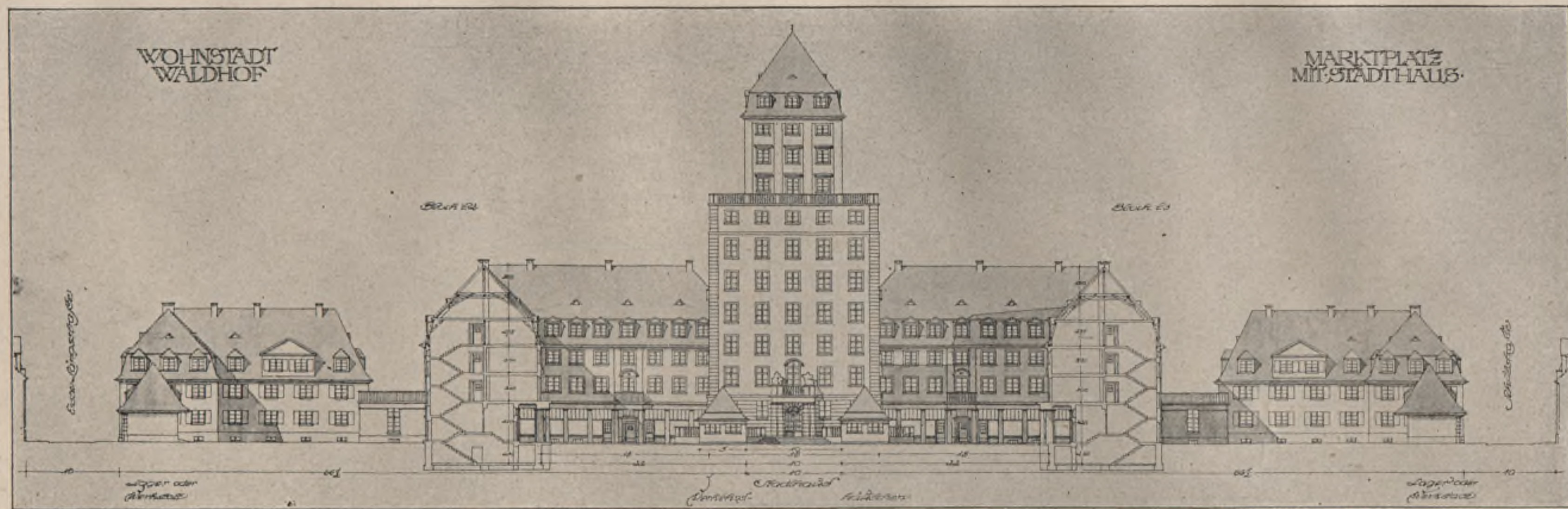


Maßstab 1 : 1000.

Wohnstadt Waldhof in Mannheim

Von Architekt Professor Carl Roth, Darmstadt

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



Maßstab 1 : 750.





Wohnstadt Waldhof in Mannheim

Von Architekt Professor Carl Roth, Darmstadt

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a)



Aufgenommen von Hans Gerlach, Dortmund am 24. September 1920.

b)

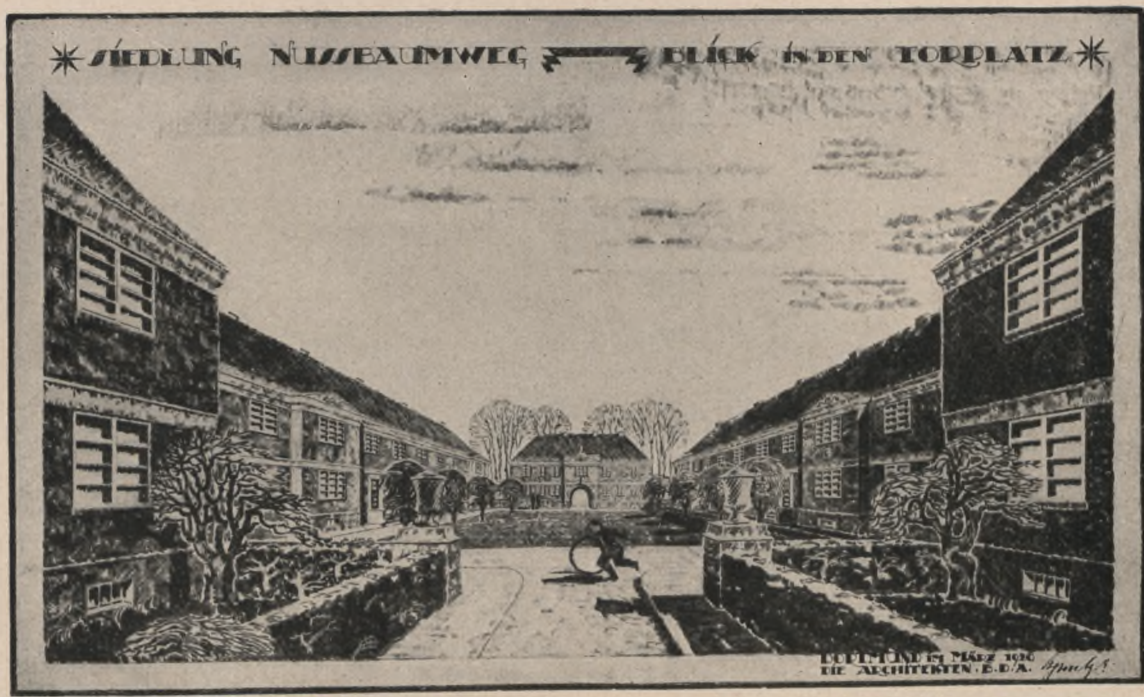


Aufnahmen von Willi Gerlach und Flieger Hans Gerlach.

Dortmund

a) Altstadt von Norden her aus 500 m Höhe
b) Altstadt von Südosten her.

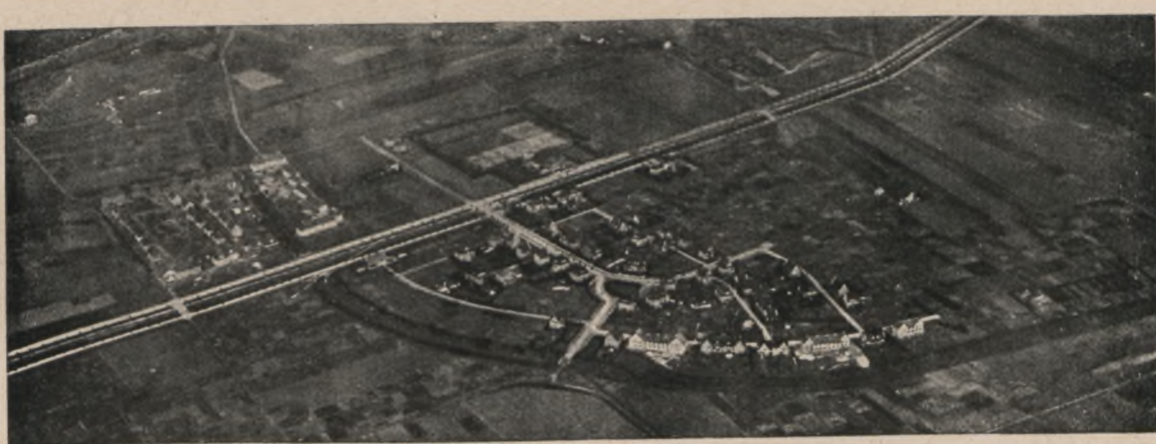
c)



d)



e)



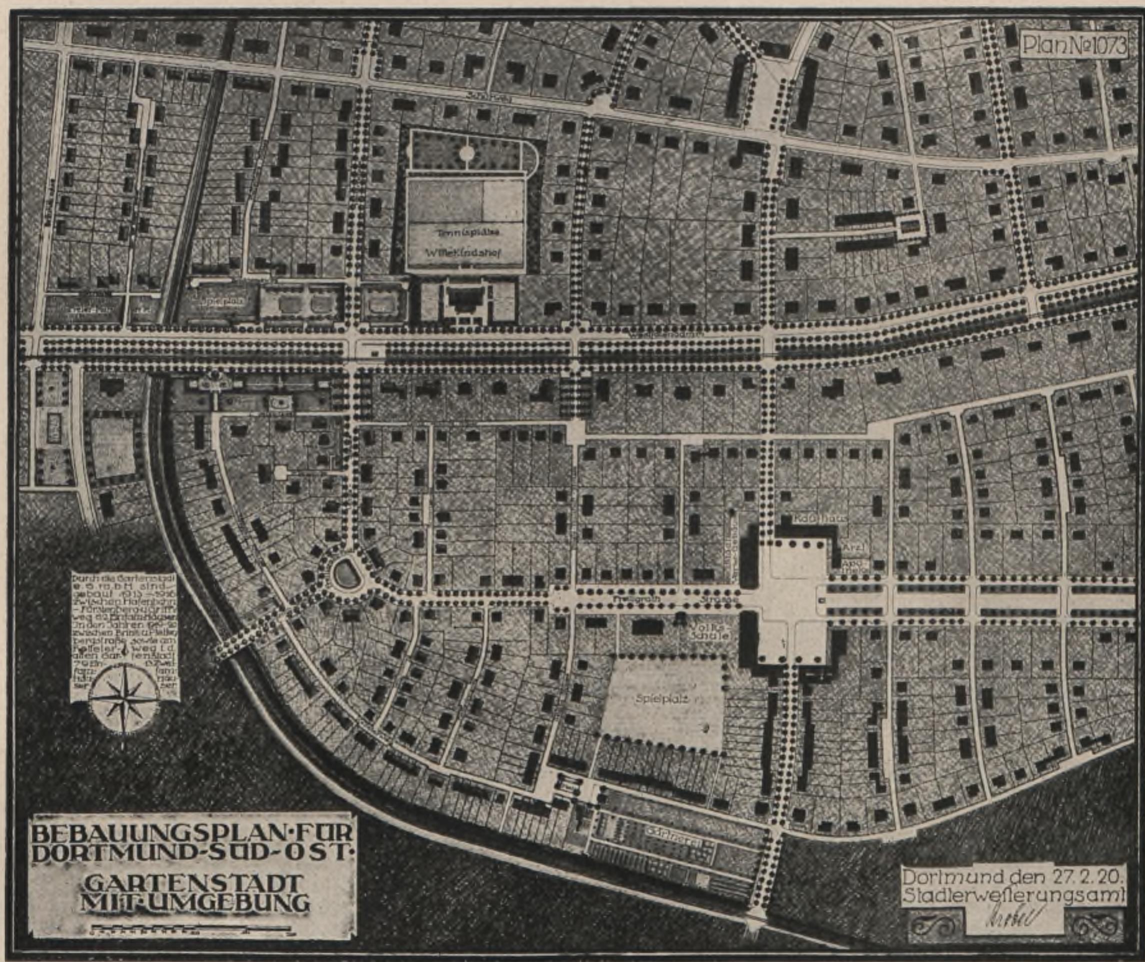
Dortmund

c) Siedlung Nußbaumweg, Blick in den Torplatz.
d) Siedlung Nußbaumweg, Blick auf die Kaufhäuser und Akazienstraße.

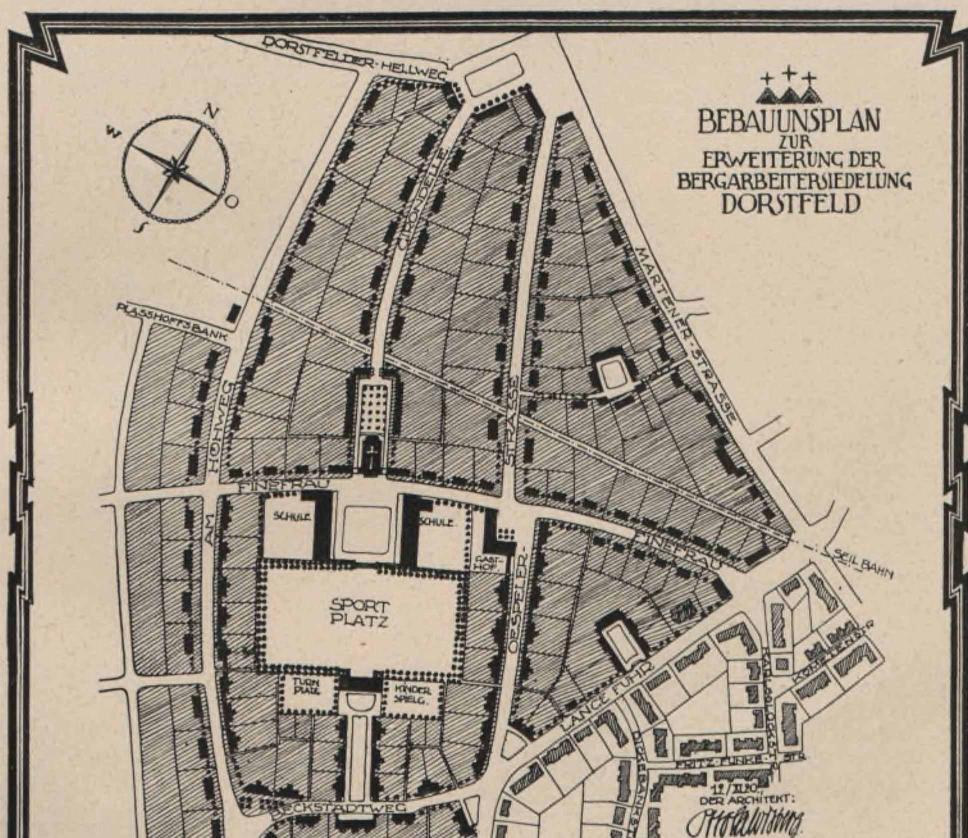
Von Architekten D. und K. Schulze, Dortmund.

e) Fliegeraufnahme der Gartenstadt von Südosten her aus 600 m Höhe von den Gebrüdern Gerlach am 24. September 1920.

f)



g)



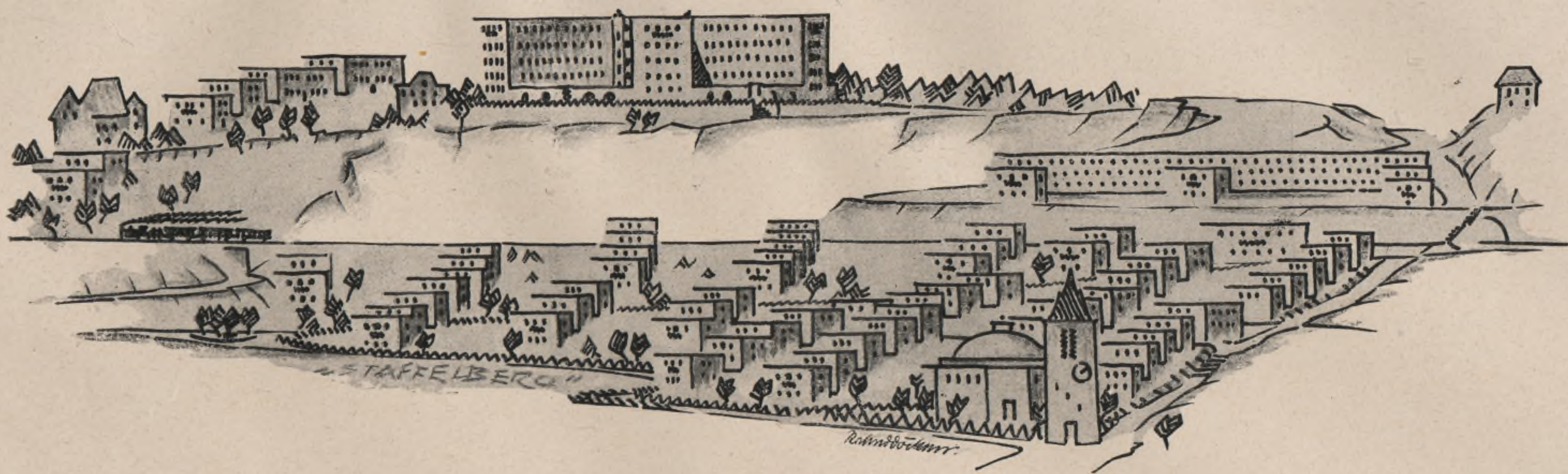
Dortmund

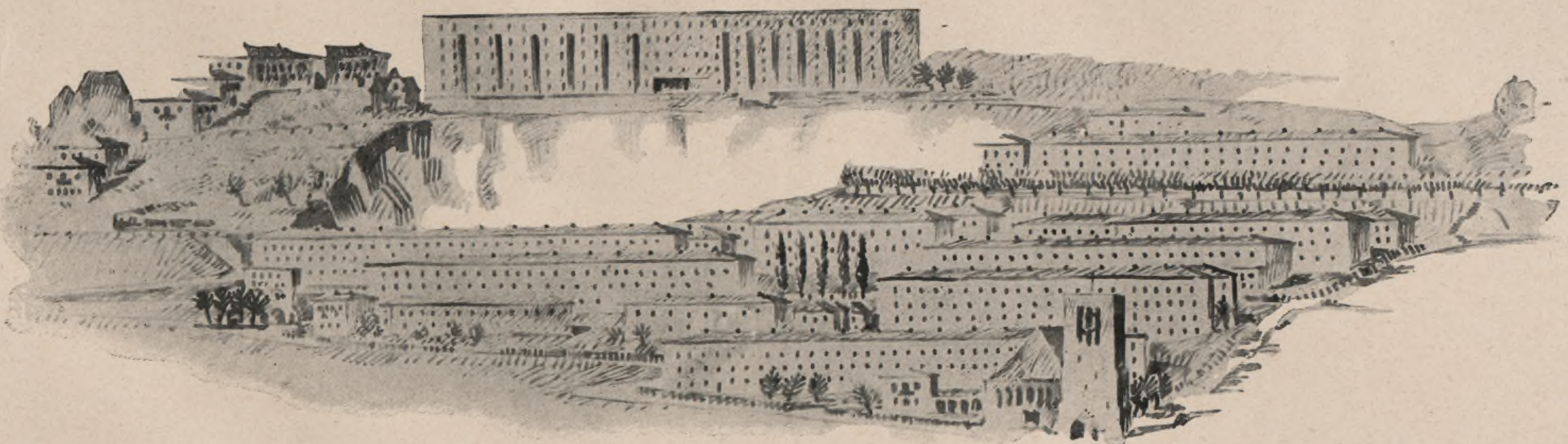
f) Bebauungsplan für die Gartenstadt mit Umgebung

Von Architekt Stadtbaurat Hans Strobel, Dortmund

g) Bebauungsplan zur Erweiterung der Bergarbeitersiedlung Dorstfeld

Von Architekt Otto Salvisberg, Berlin





Ein Beitrag zu städtebaulichem Weiterschaffen

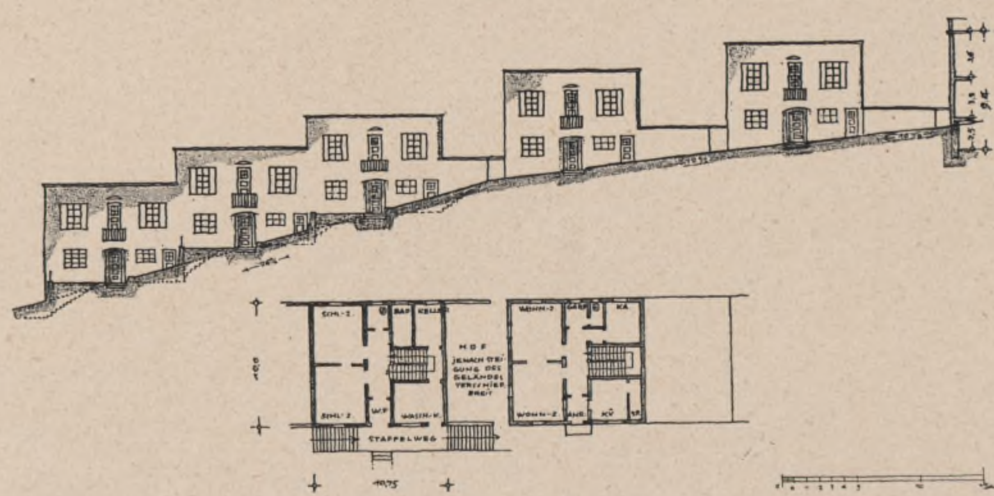
Von Richard Döcker, Stuttgart

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



Lageplan. Maßstab 1 : 3000.

Ein Beitrag zu städtebaulichem Weiterschaffen



Einfamilienhaus mit 4 Zimmern.

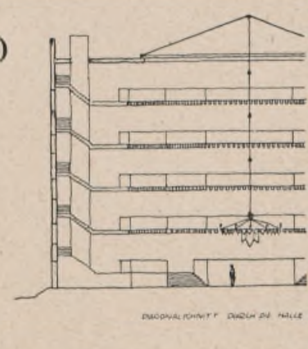
Von Richard Döcker, Stuttgart

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

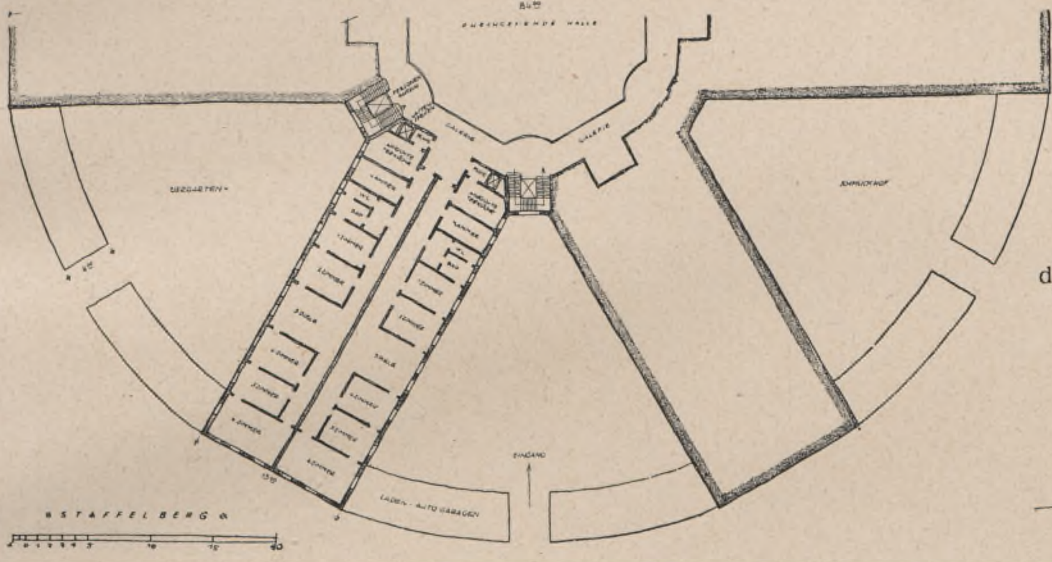
a)



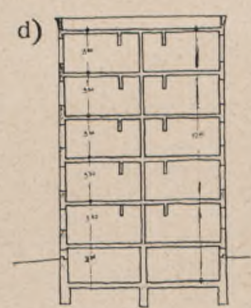
c)



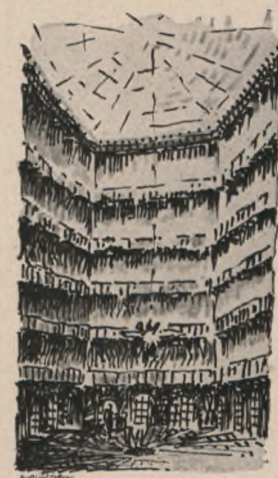
b)



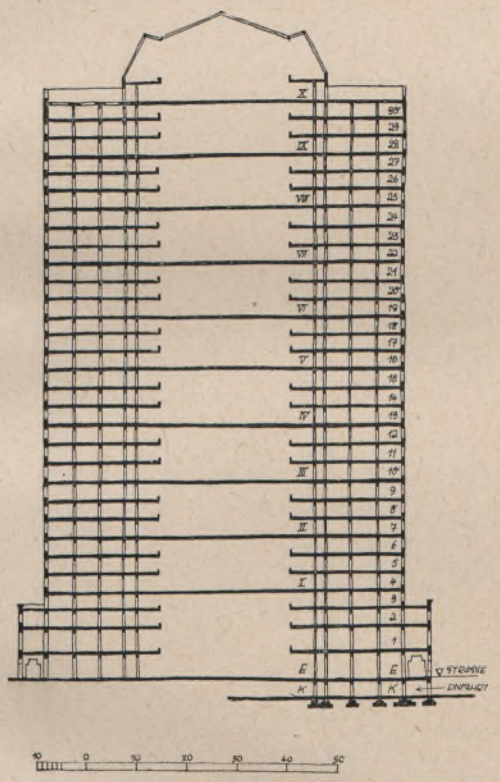
d)



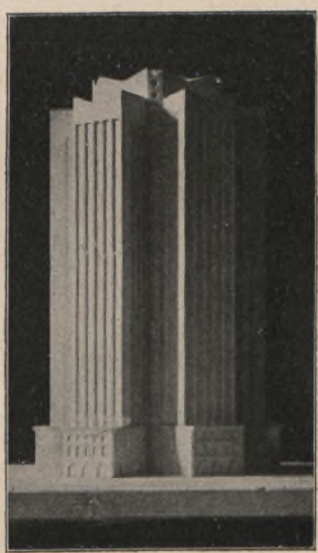
e)



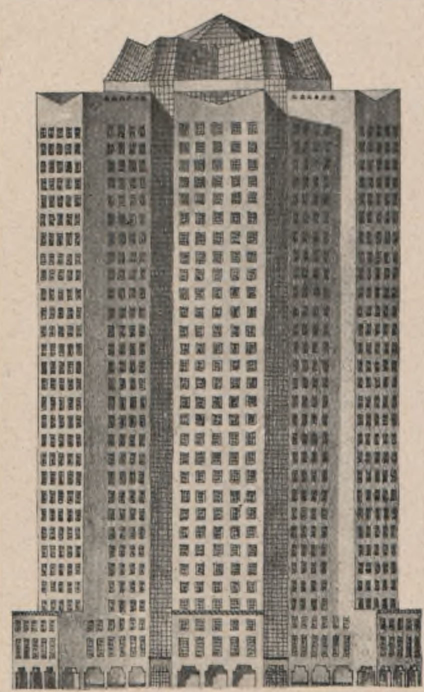
f)



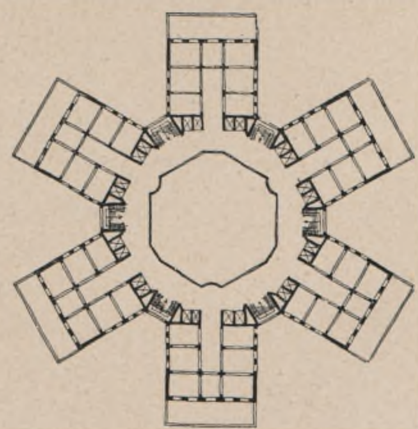
g)



h)



i)

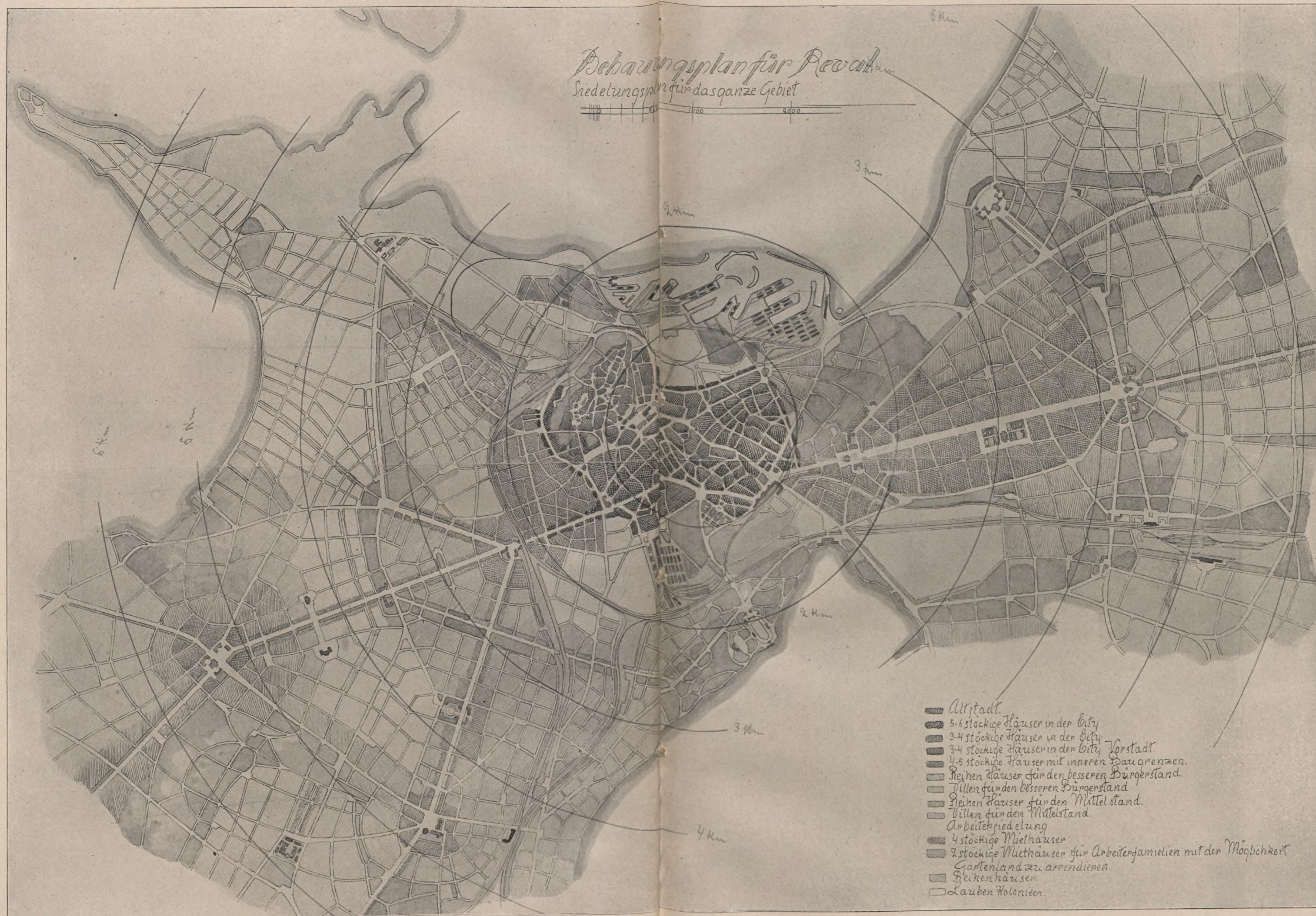


Ein Beitrag
zu städtebaulichem Weiterschaffen

Von Richard Döcker, Stuttgart

a—e) Sternbau. [f—i) Meßhaus.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

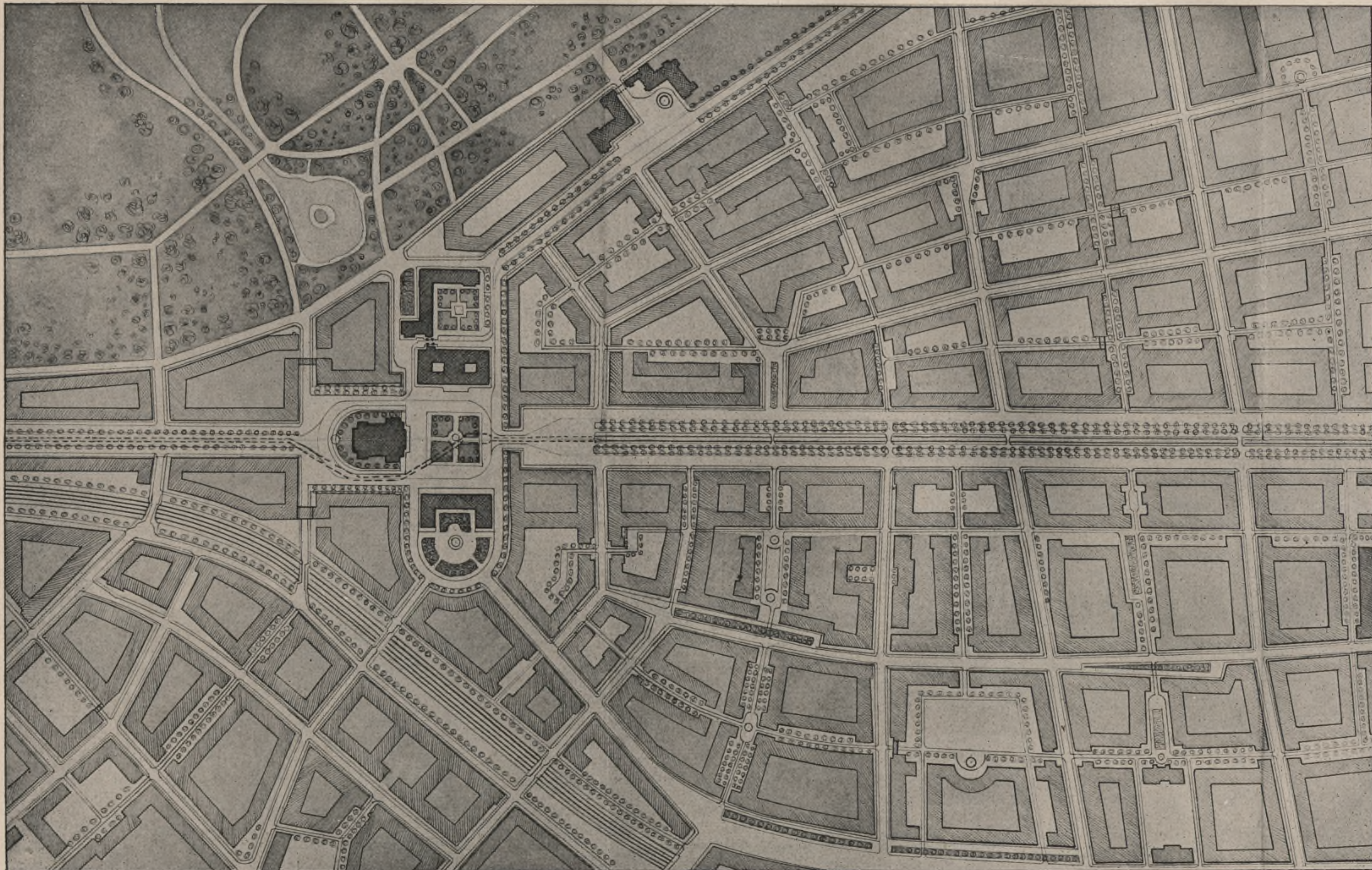


Bebauungsplan für Reval

Architekt: Eliel Saarinen, Helsingfors

Siedlungsplan für das gesamte Gebiet

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin

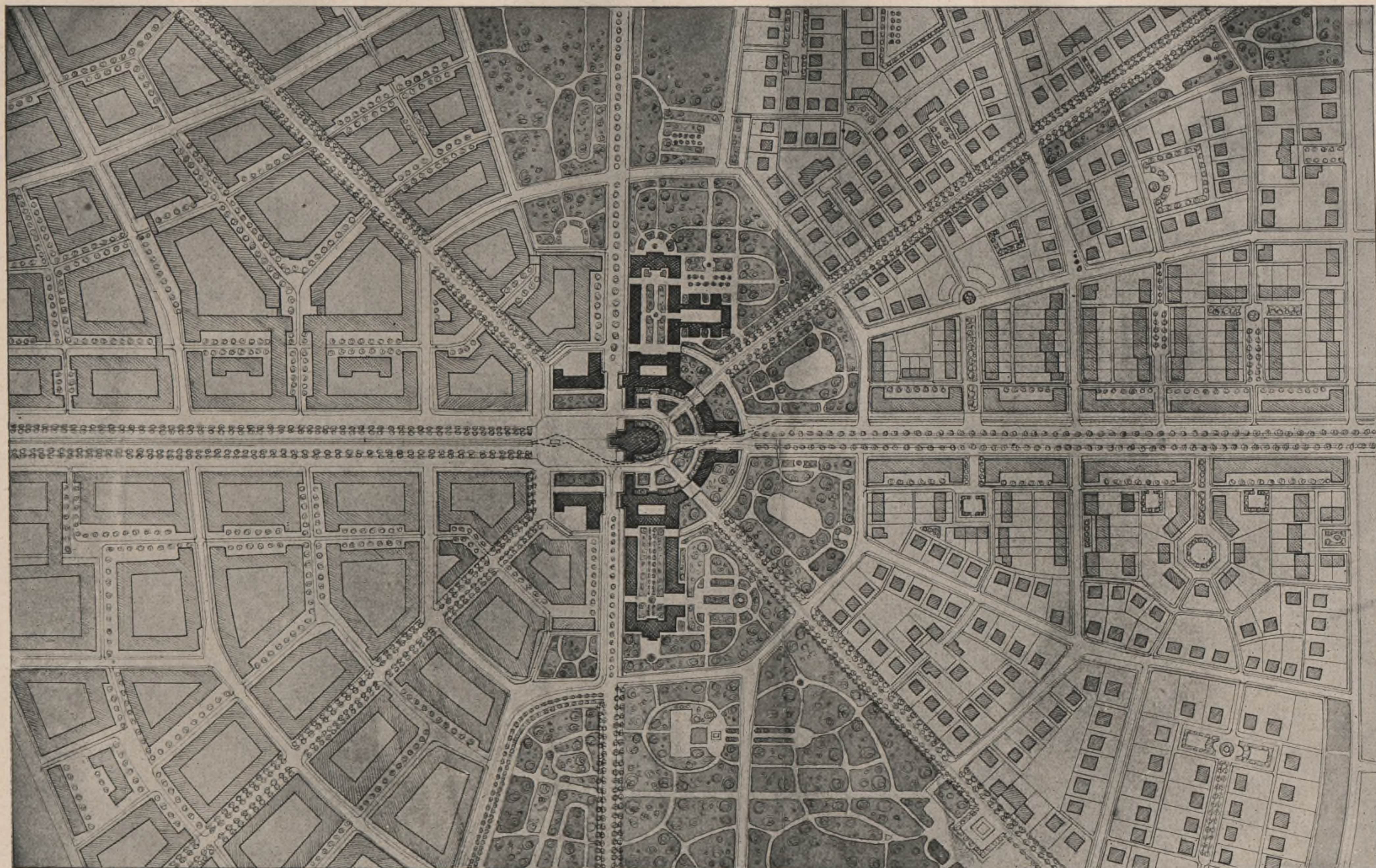


Bebauungsplan für Reval

Architekt: Eliel Saarinen, Helsingfors

Teilplan für die Siedlung um den Opernplatz (vgl. Perspektive Tafel 25)

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

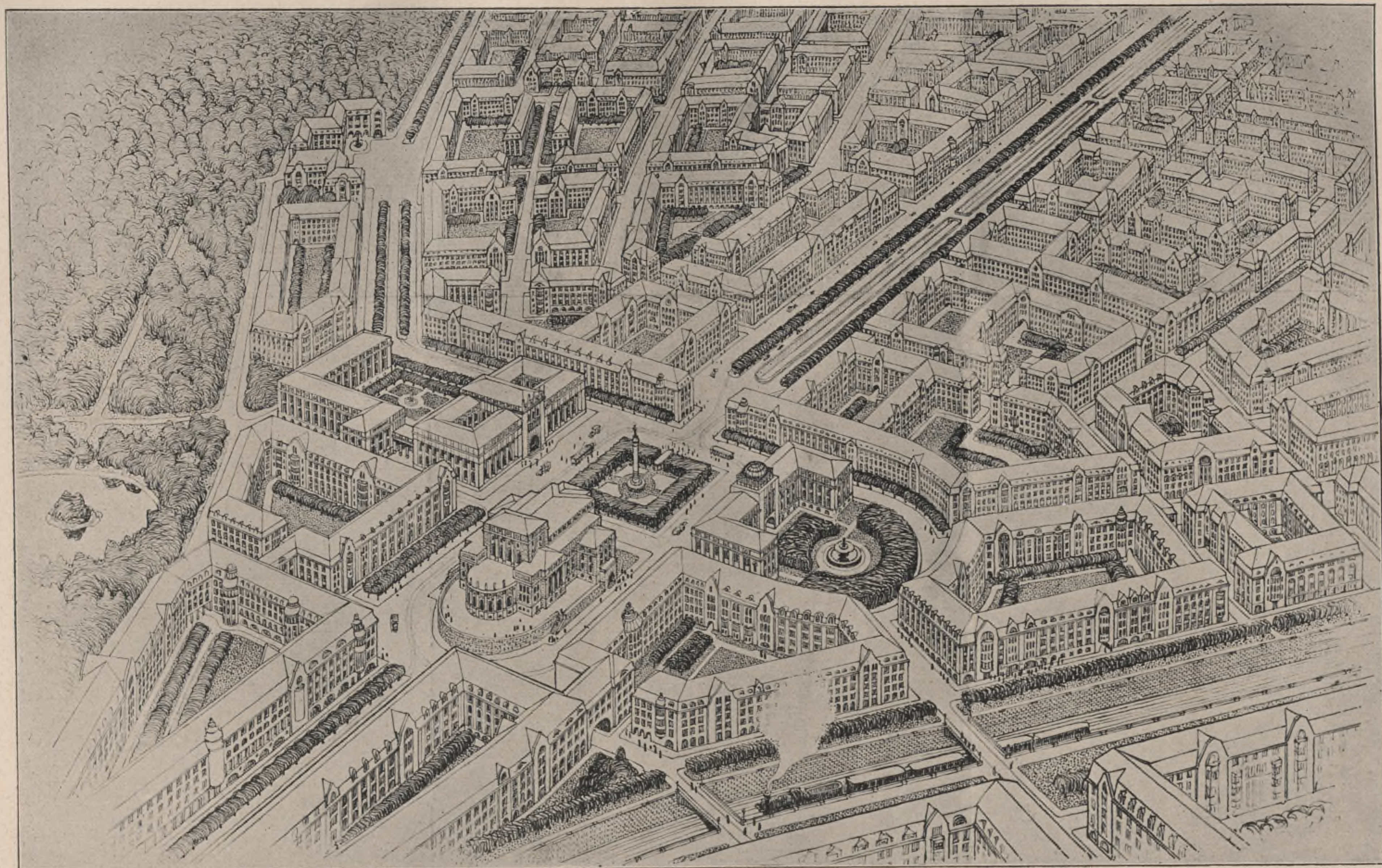


Bebauungsplan für Reval

Architekt: Eliel Saarinen, Helsingfors

Teilplan für die Siedlung um den Laaksbergplatz (vgl. Perspektive Tafel 26)

Verlegt bei Ernst Wasmuth, A.-G., Berlin.

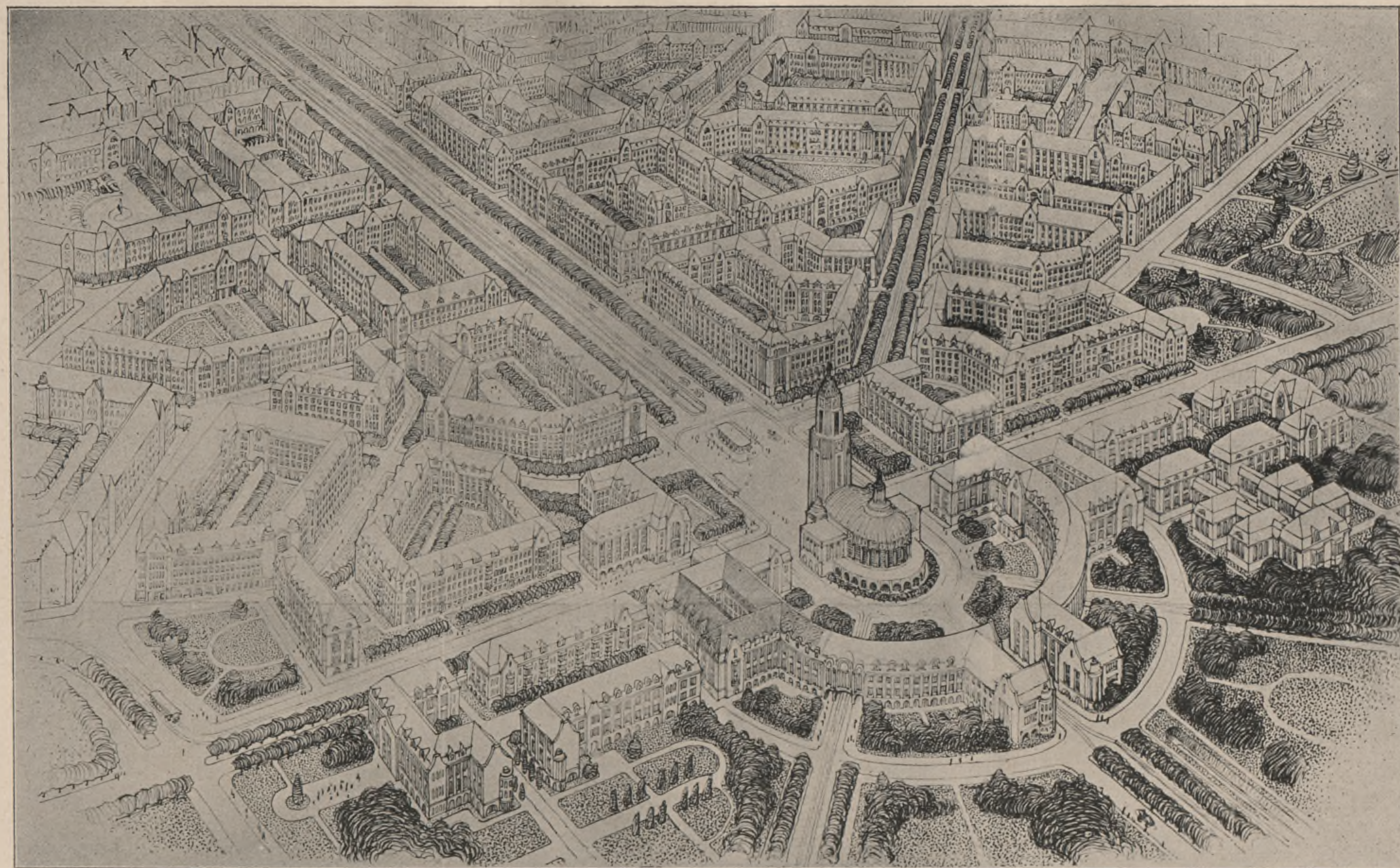


Bebauungsplan für Reval

Architekt: Eliel Saarinen, Helsingfors

Vogelperspektive für die Siedlung um den Opernplatz (vgl. Teilplan Tafel 23)

 Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

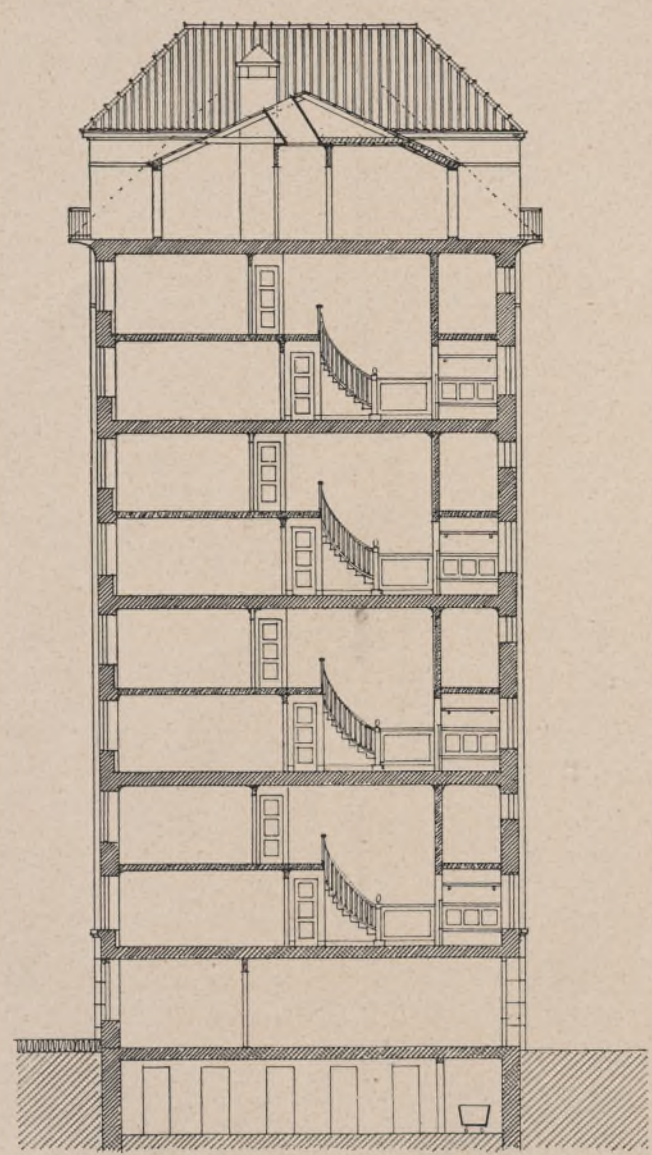


Bebauungsplan für Reval

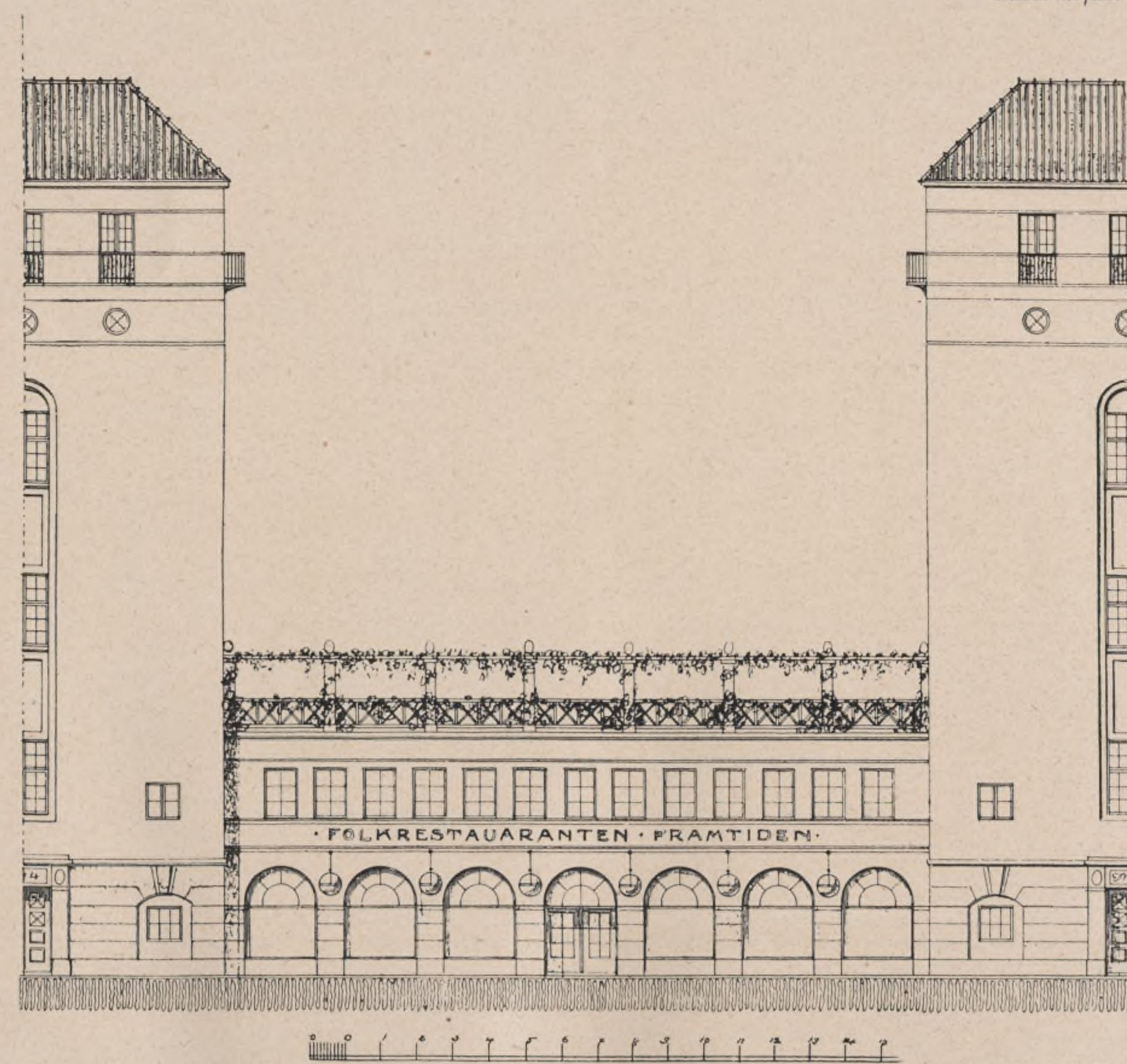
Architekt: Eliel Saarinen, Helsingfors

Vogelperspektive für die Siedlung um den Laaksbergplatz (vgl. Teilplan Tafel 24)

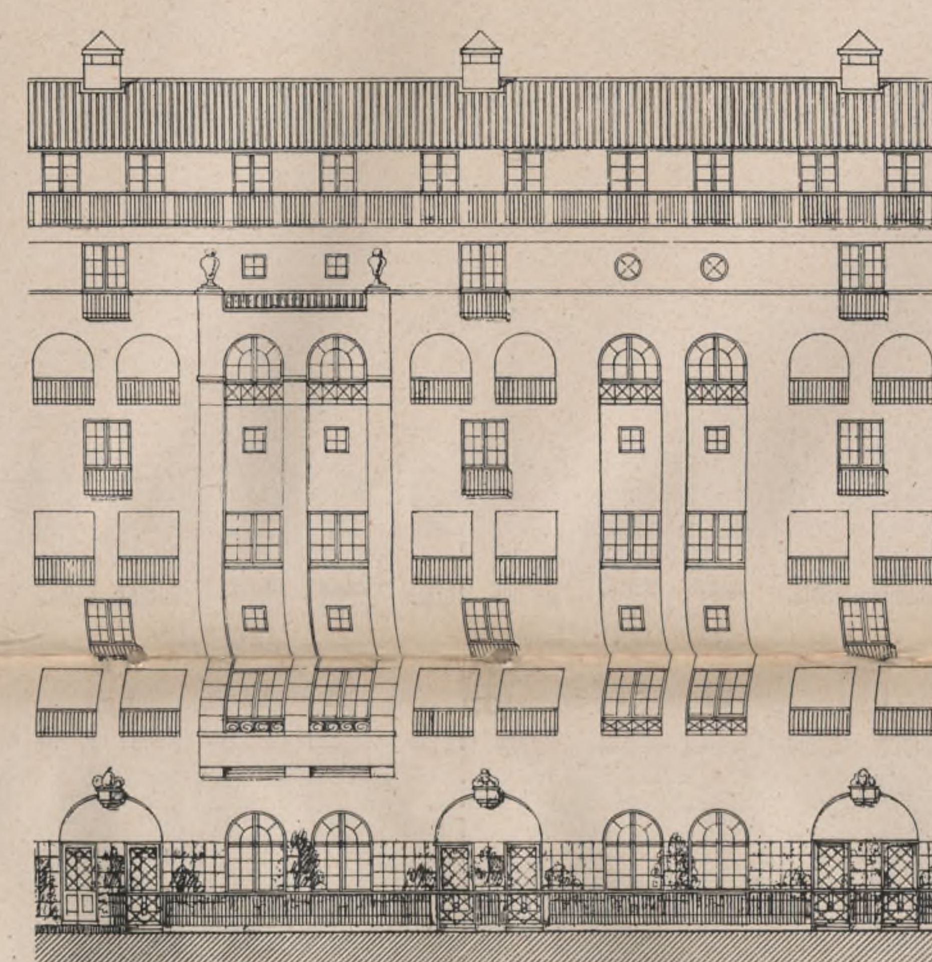
Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



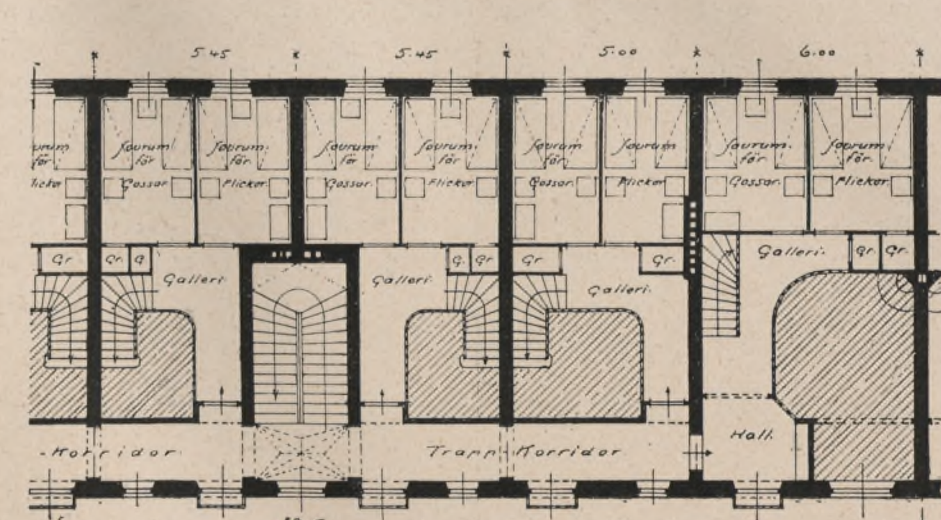
Schnitt durch das Doppelstockhaus. Maßstab 1 : 200.



Teilansicht der West-Ostfronten. Maßstab 1 : 200.

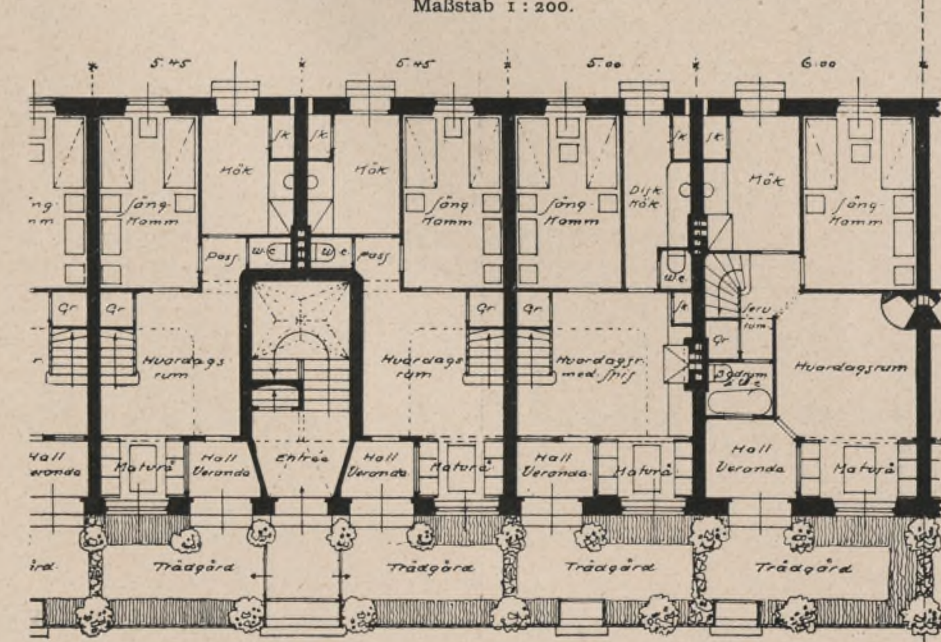


Teilansicht der Nord-Süd-Fronten.

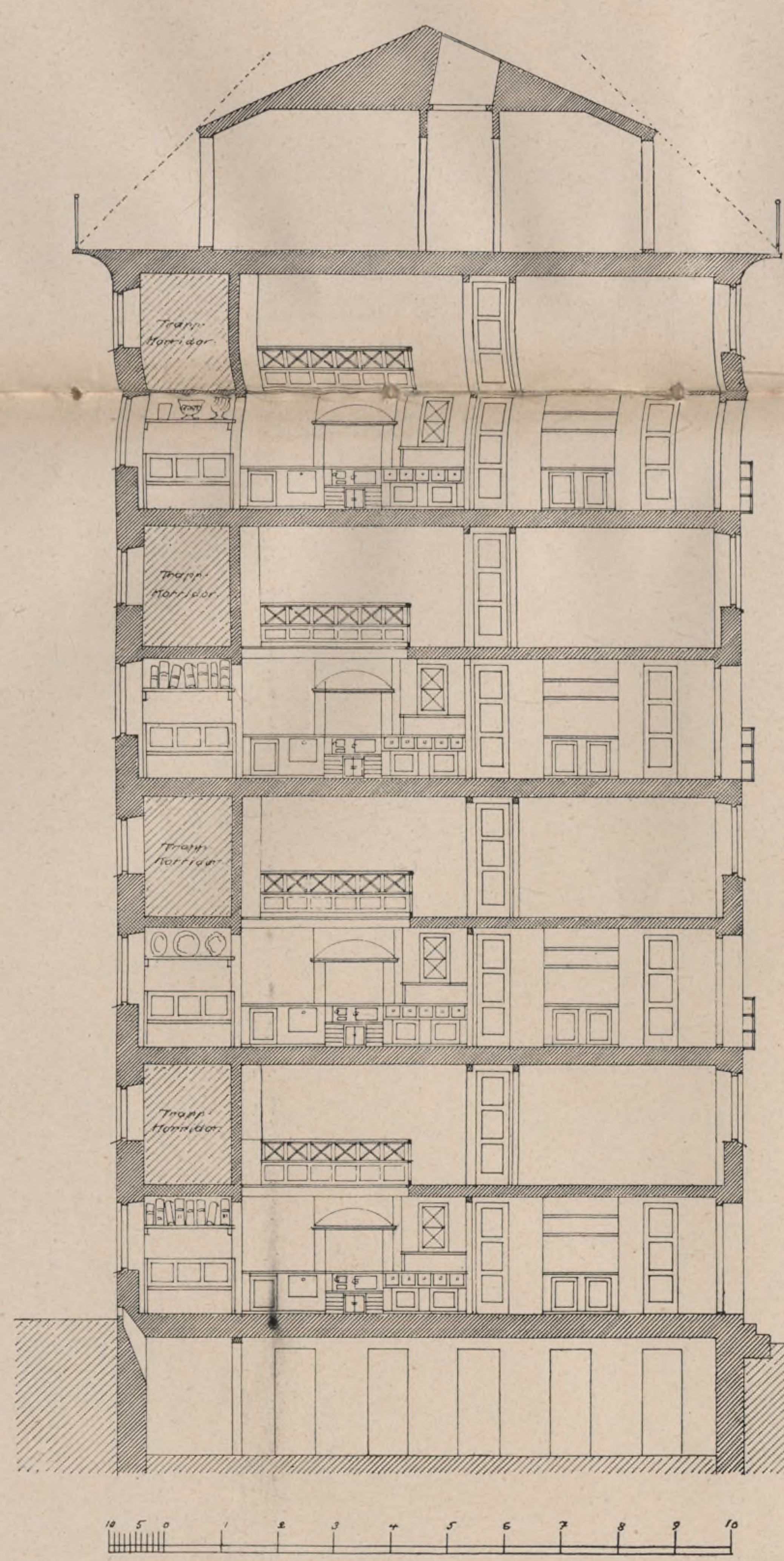


Oberstock

Erdgeschoß-Wohnungen verschiedener Größen.
Maßstab 1 : 200.



Unterstock

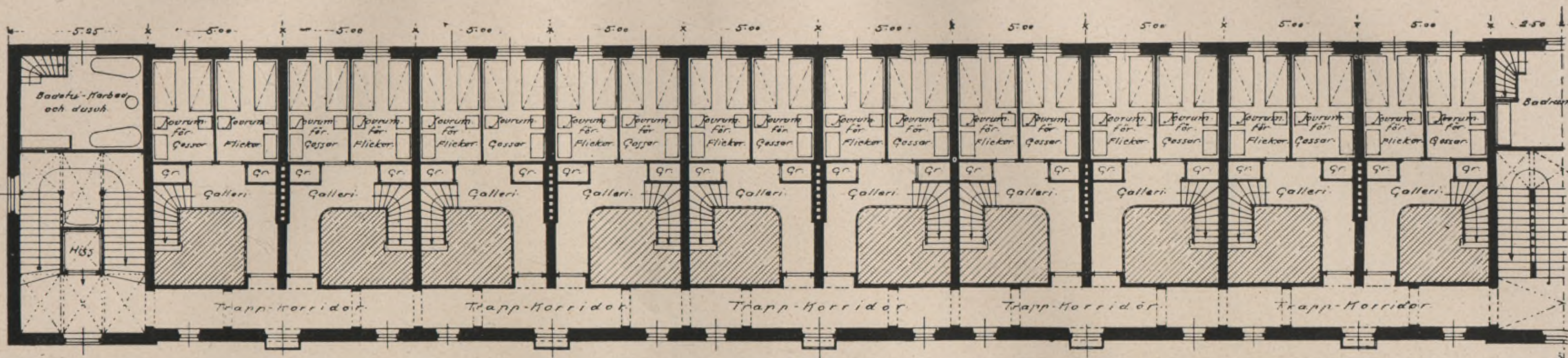


Schnitt durch das Doppelstockhaus mit Wohndetails. Maßstab 1 : 100.

Kleinwohnungsbau in der Großstadt

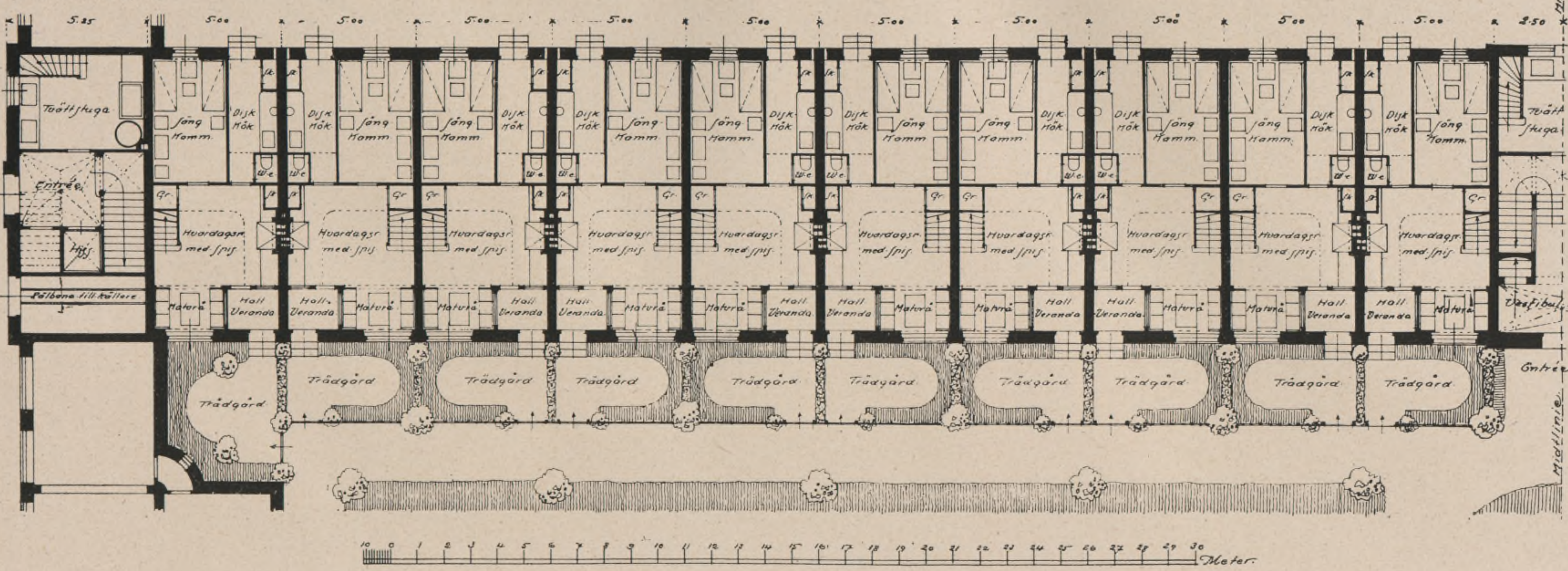
Von Architekt Eduard Hallquisth, Stockholm

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



PLAN·AF·LÄGENHETERNAS·UNDRE·DEL.
(BOTTENVÅNINGEN).

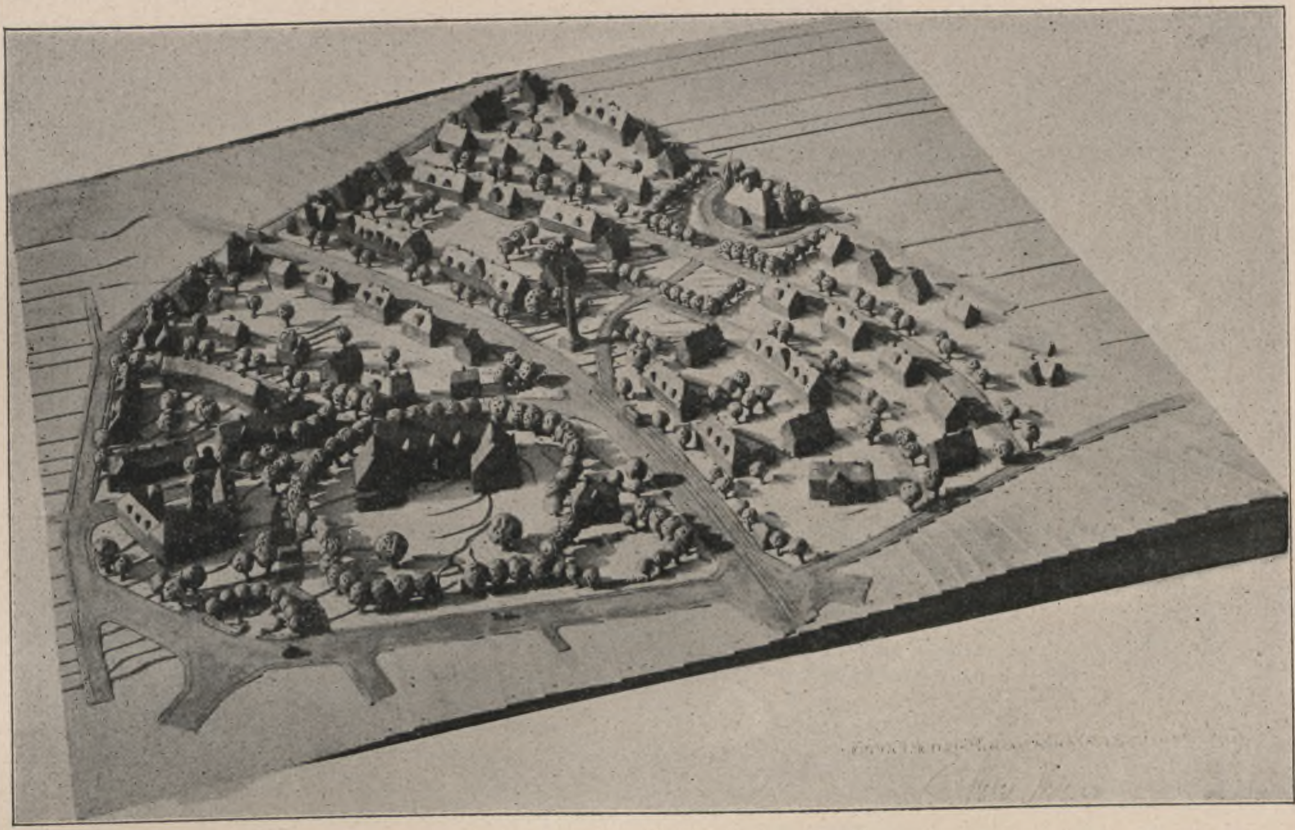
Doppelstockhaus 5,00 m Typ. Maßstab 1 : 200.



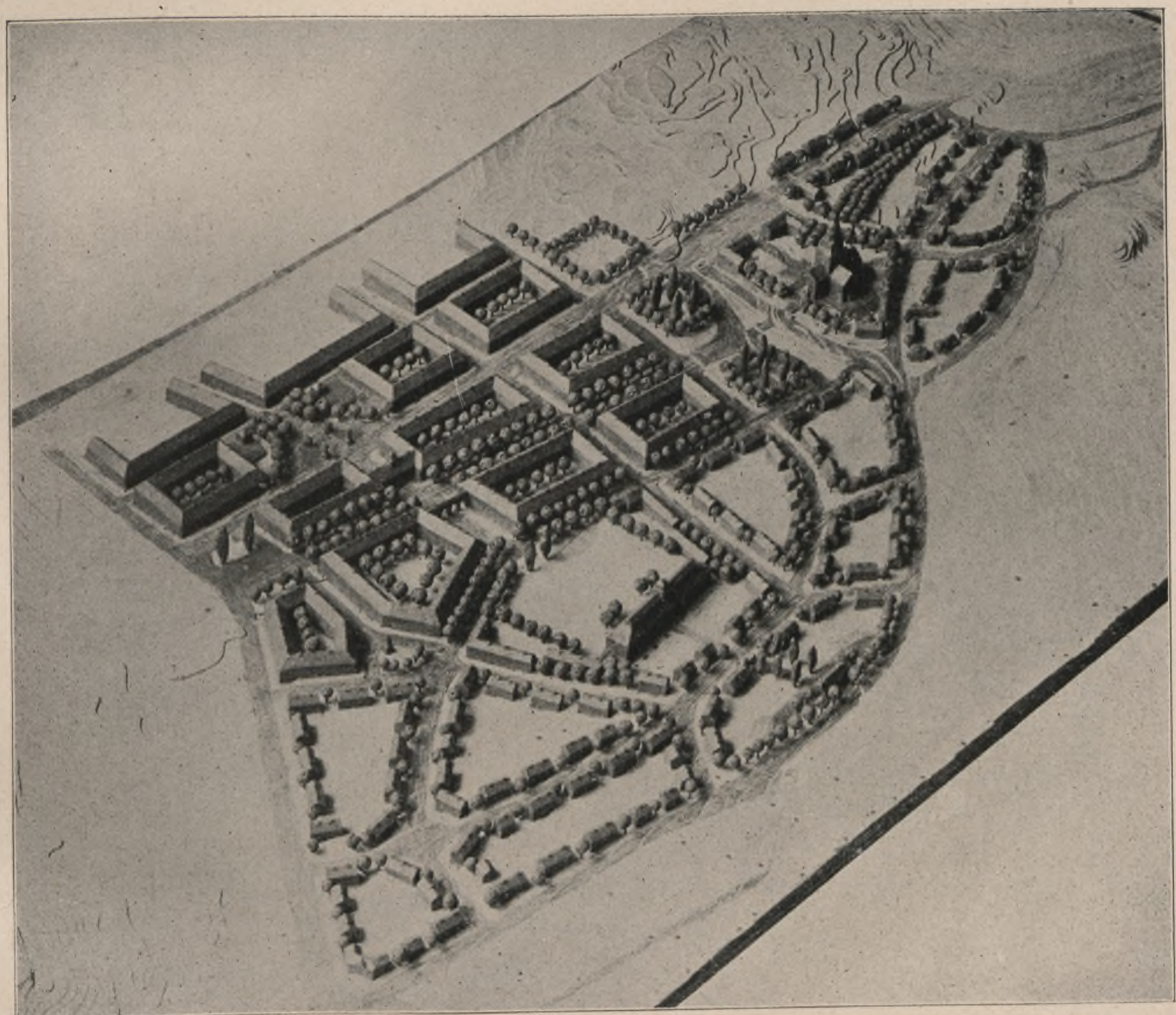
Kleinwohnungsbau in der Großstadt

Von Architekt Eduard Hallquisth, Stockholm

a)



b)



Ältere und neuere städtebauliche Arbeiten in Trondhjem

Von Professor Sverre Pedersen, Trondhjem

a) Siedlung Lillegaarden für 1500 Einwohner. Plan von 1916 jetzt fast voll ausgebaut. Häuser aus Zementhohlsteinen. b) Siedlungen Rosenberg und Solhang (oben rechts) für zirka 4000 Einwohner. Im Bau begriffen. Der Plan teilweise von älteren Straßen und Gebäuden gebunden.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

c)



d)



Ältere und neuere städtebauliche Arbeiten in Trondhjem

Von Professor Sverre Pedersen, Trondhjem

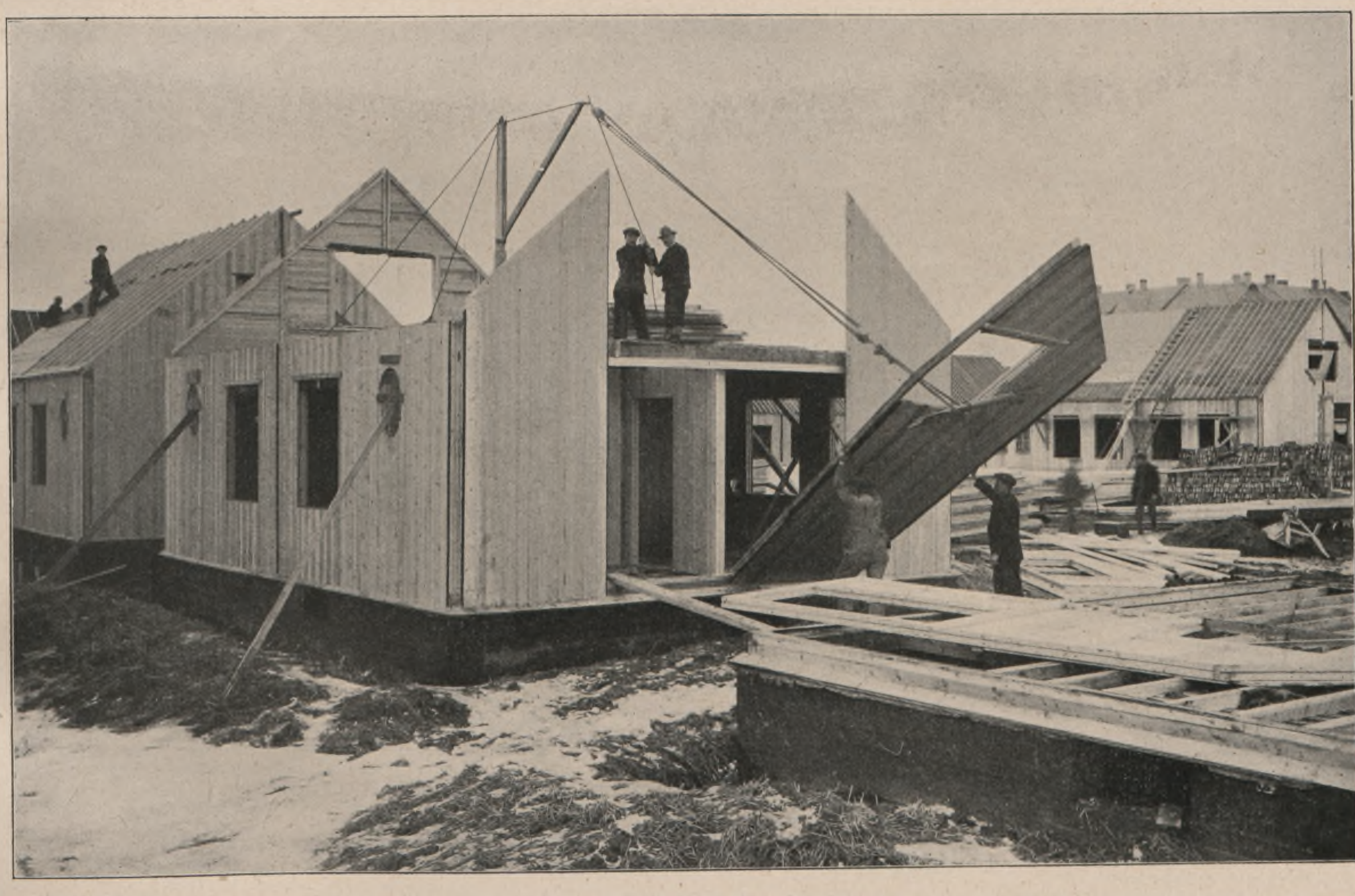
c) d) Siedlung Kristianstensletten. Provisorische Anlage zur Bekämpfung der Wohnungsnot. Typenhäuser aus Brettern. Farbe der Häuser braun mit wechselndem Zusatz von grün und rot. Dächer rote Pfannen.

 Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

e)



f)

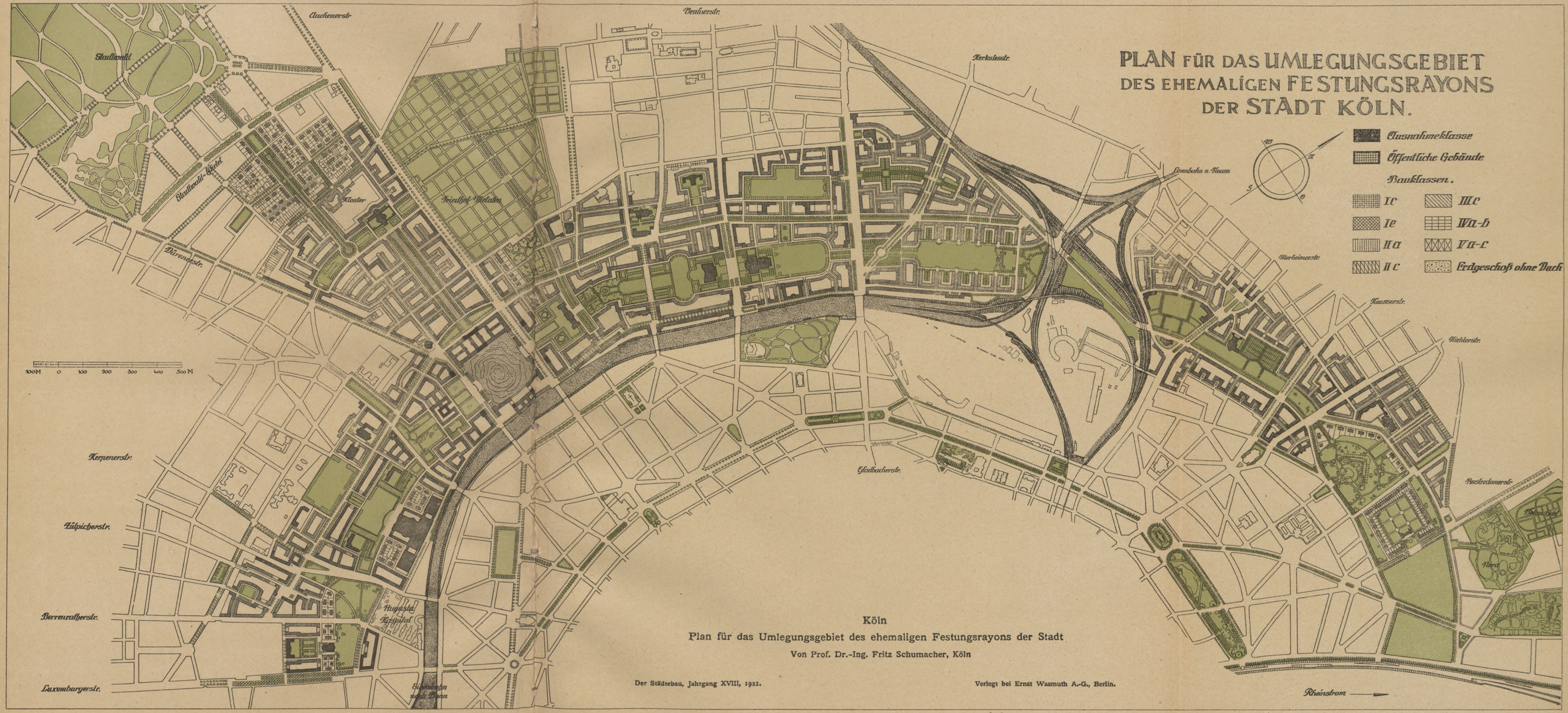


Ältere und neuere städtebauliche Arbeiten in Trondhjem

Von Professor Sverre Pedersen, Trondhjem

Siedlung Marinevold. e) Typenhäuser während der Montage. Farbe der Häuser braun. Dächer rote Pfannen.
f) Montage der Typenhäuser aus Holz auf der Baustelle.

 Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



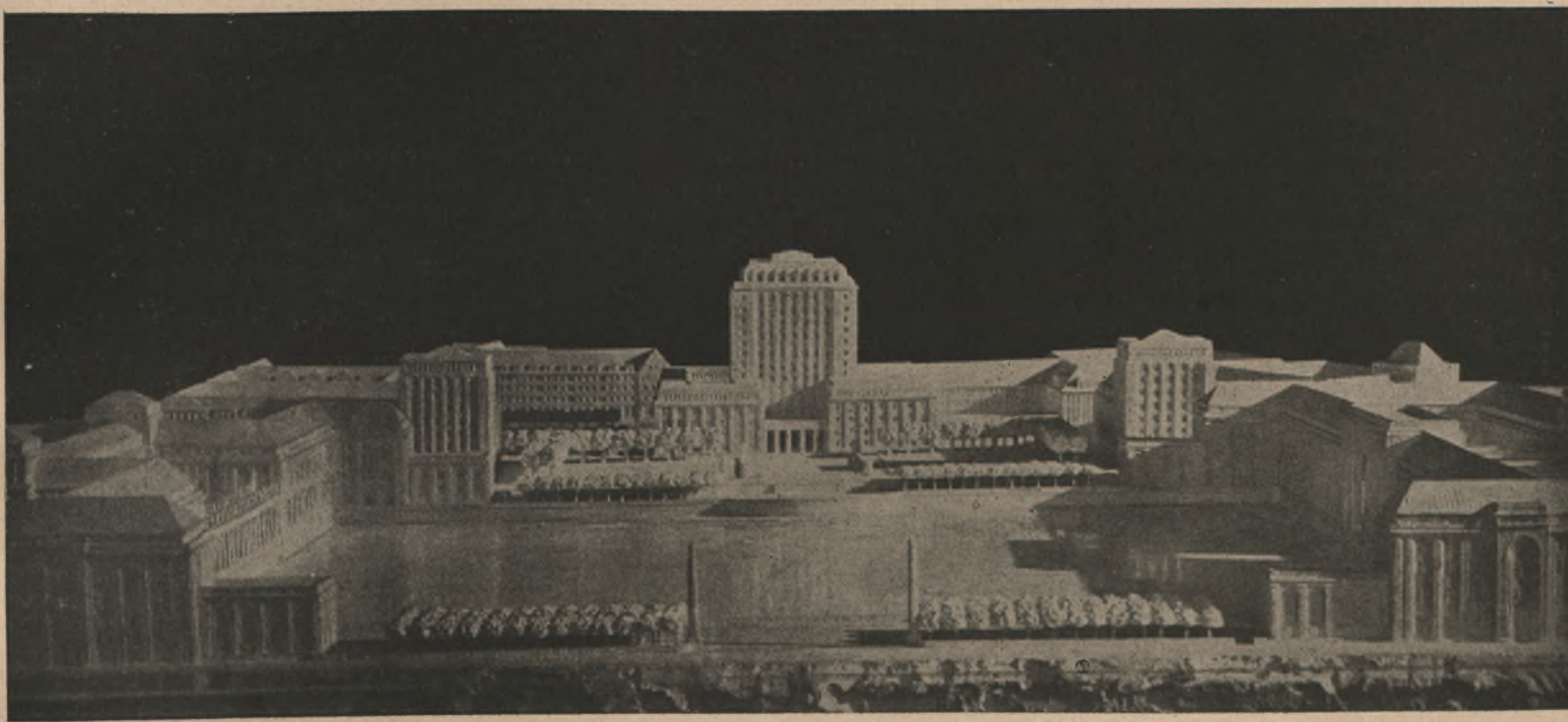
Köln

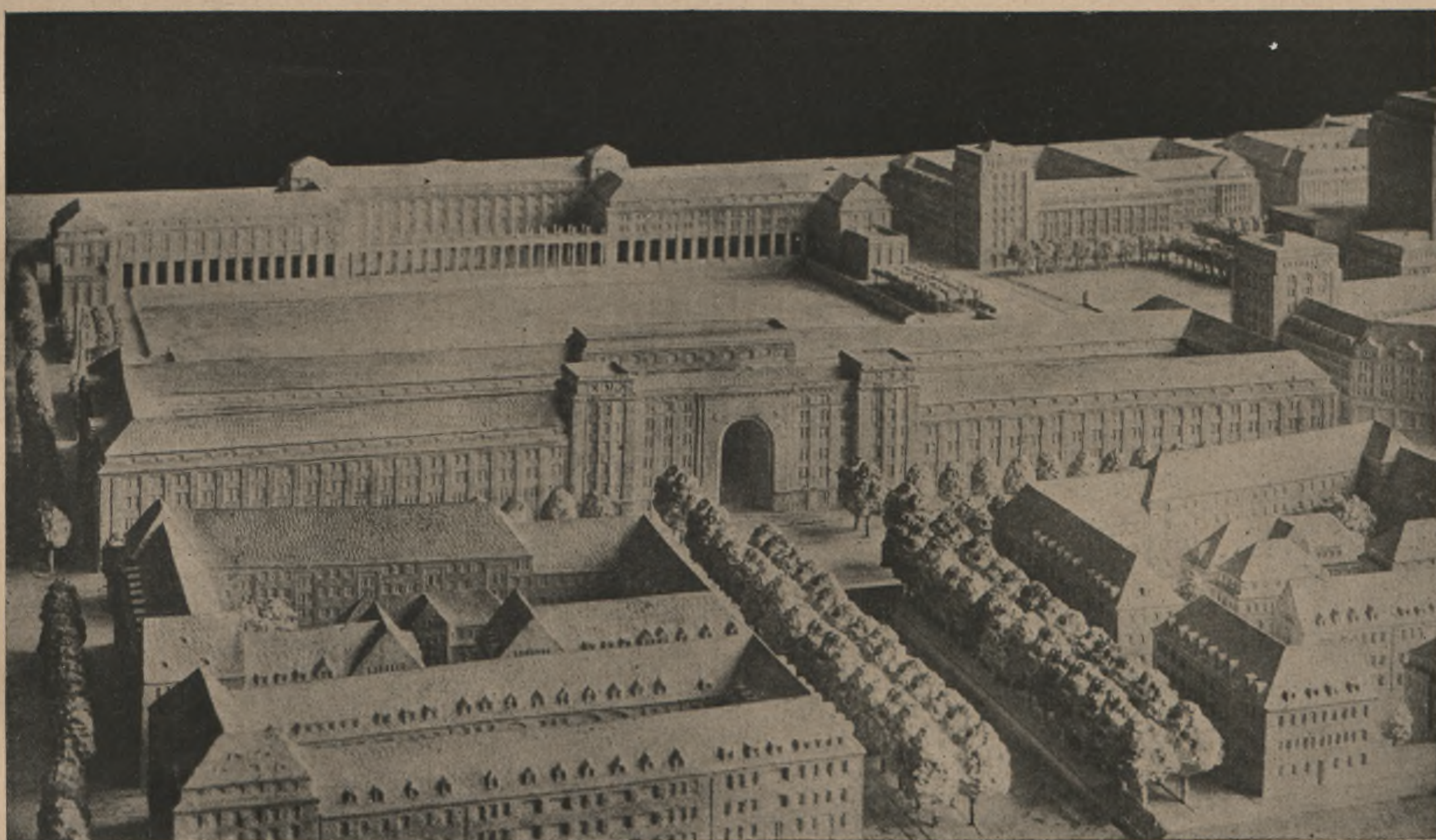
Plan für das Umlegungsgebiet des ehemaligen Festungsrayons der Stadt

Von Prof. Dr.-Ing. Fritz Schumacher, Köln

Der Städtebau, Jahrgang XVIII, 1921.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

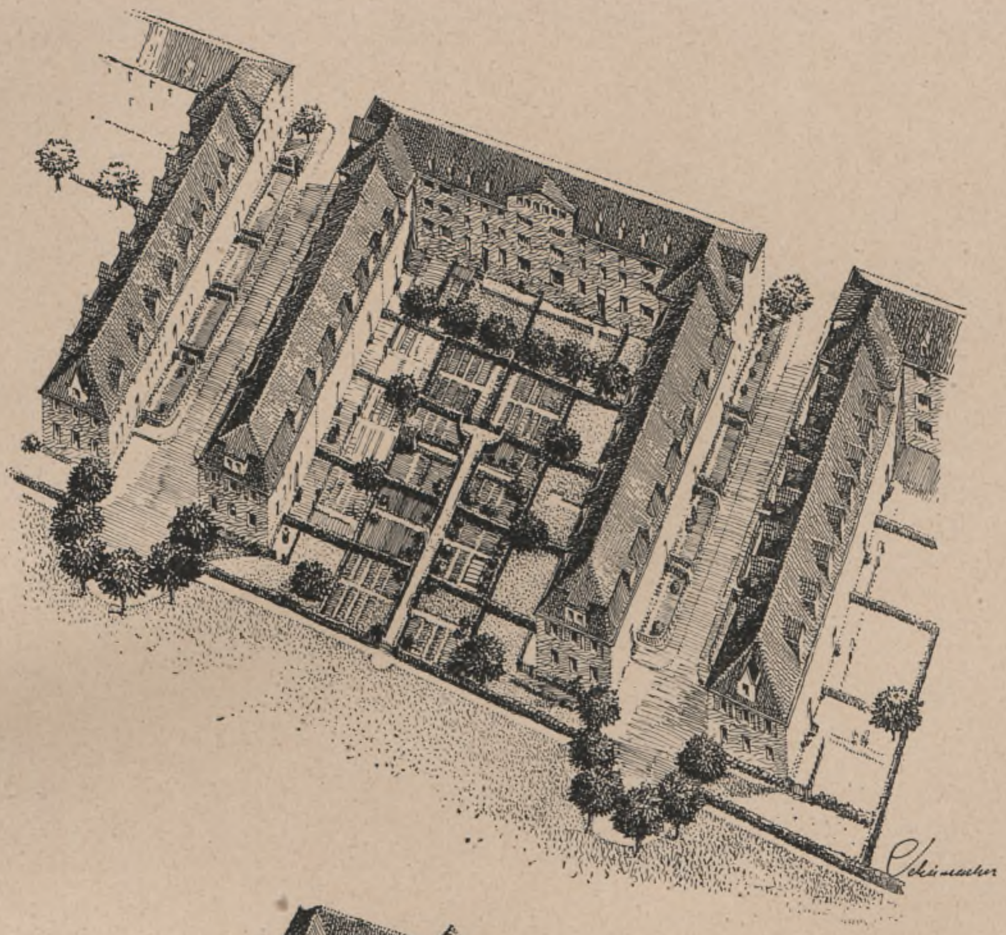


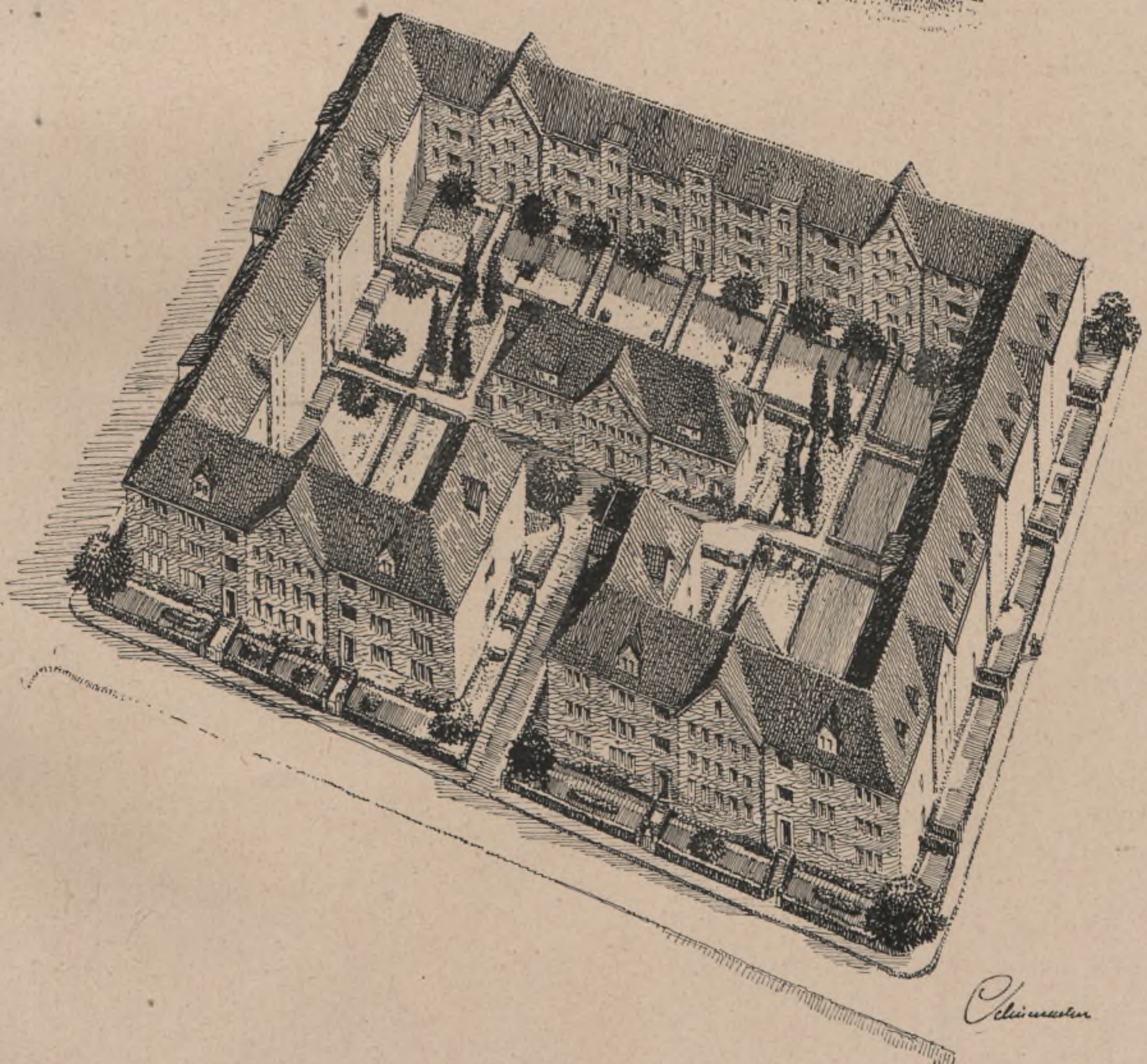


Erschließung des inneren Rayons der Stadt Köln

Von Prof. Dr.-Ing. Fritz Schumacher, Köln

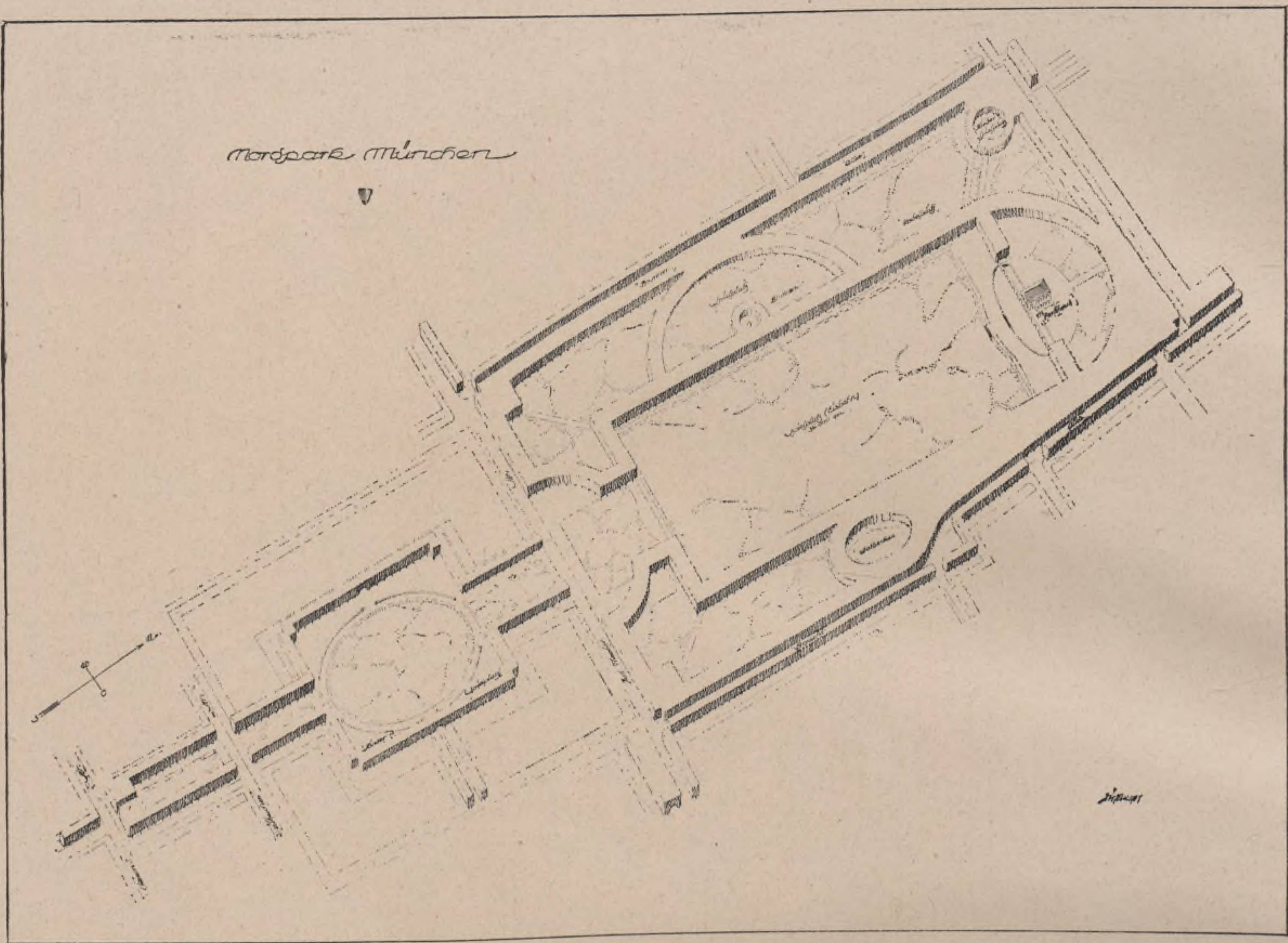
Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

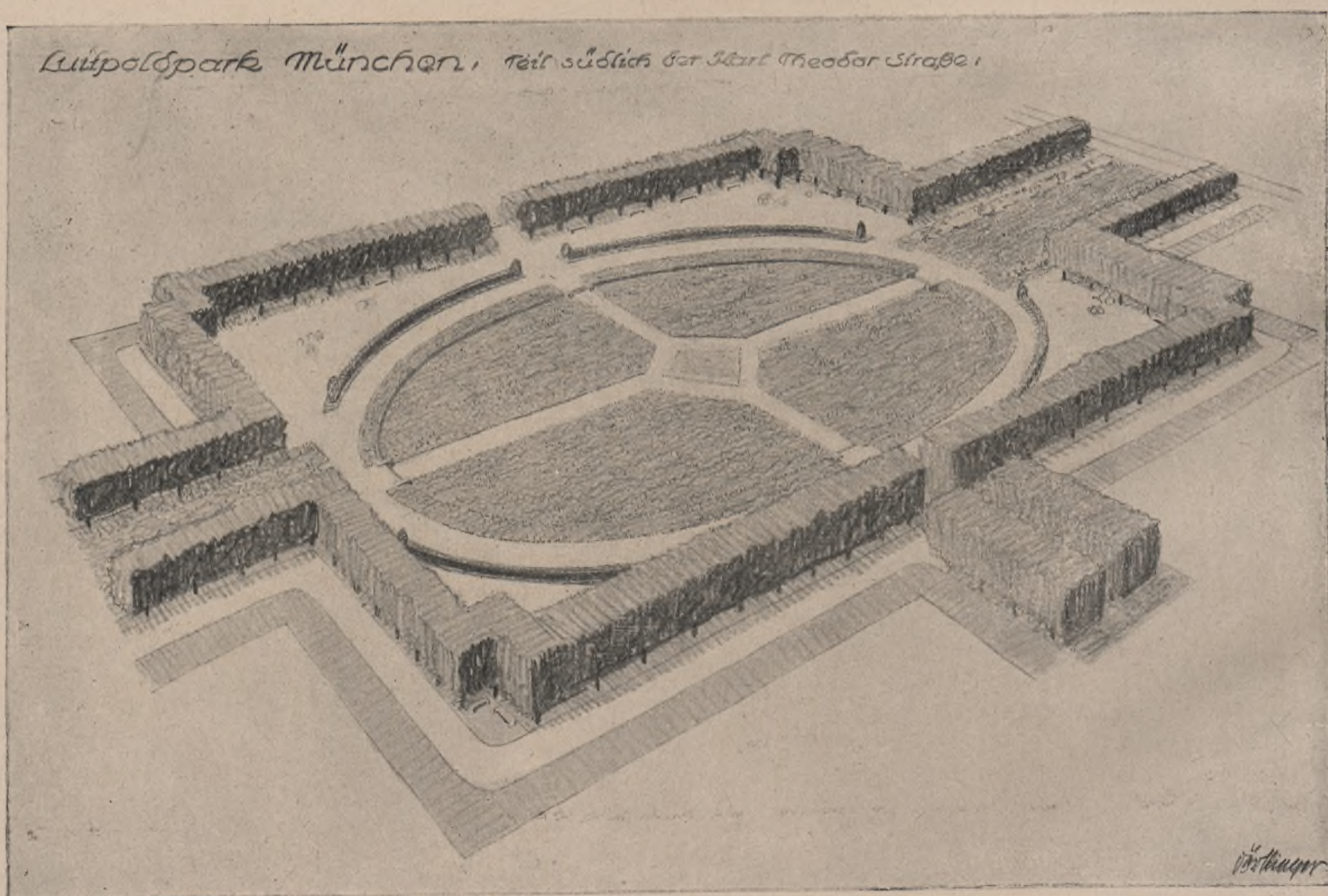




Erschließung des inneren Rayons der Stadt Köln

Von Prof. Dr.-Ing. Fritz Schumacher, Köln

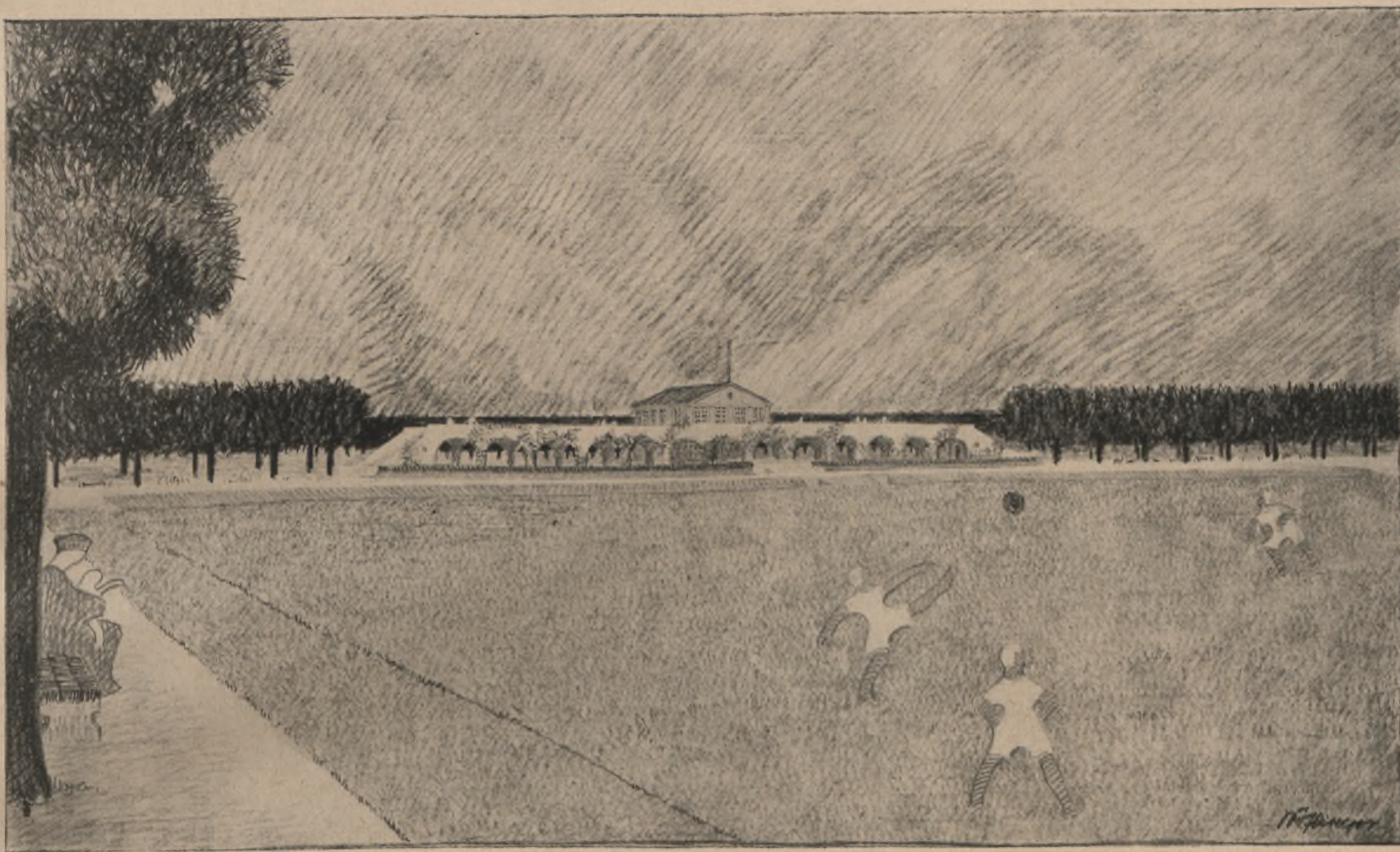




Nordpark München

Von Georg Dörflinger, Stadtgärtenoberverwalter, München

 Verlegt bei Ernst Wasmuth, A.-G., Berlin.



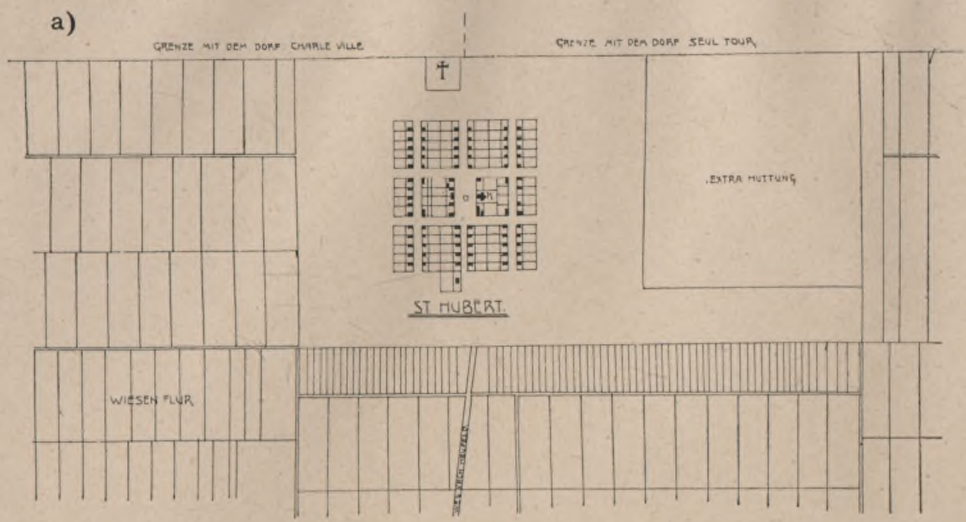


Nordpark München

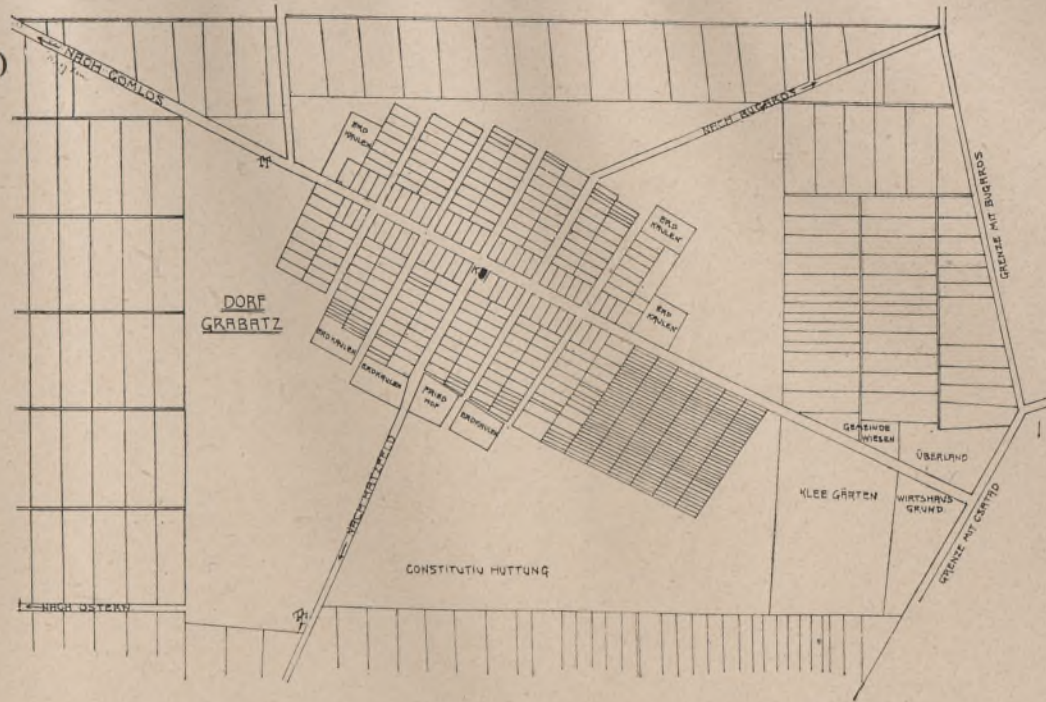
Von Georg Dörflinger, Stadtgärtenoberverwalter, München

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

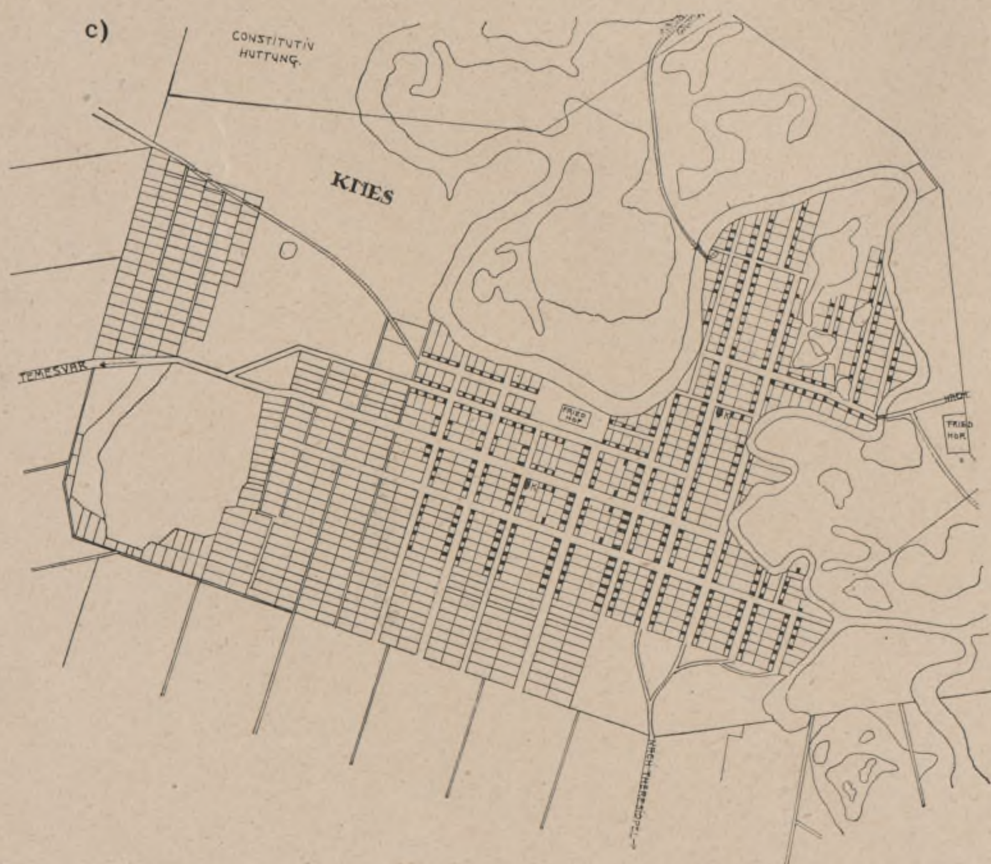
a)



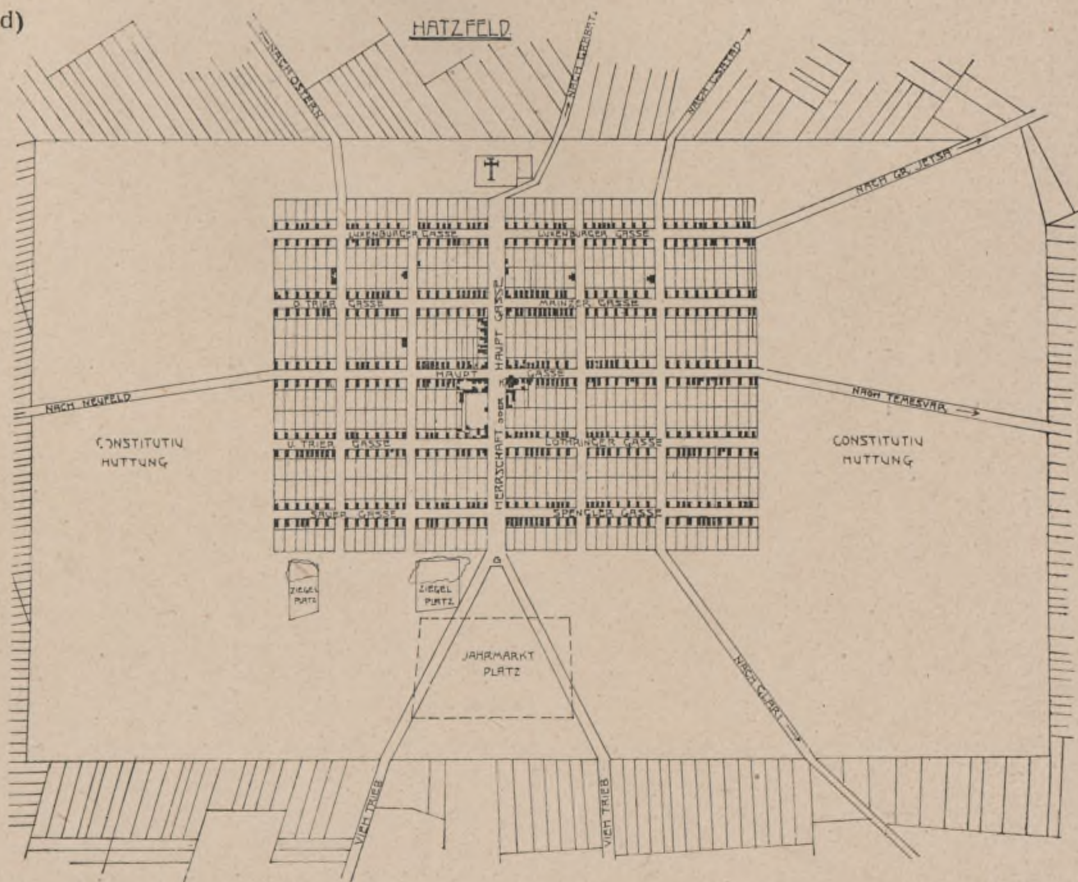
b)



c)



d)



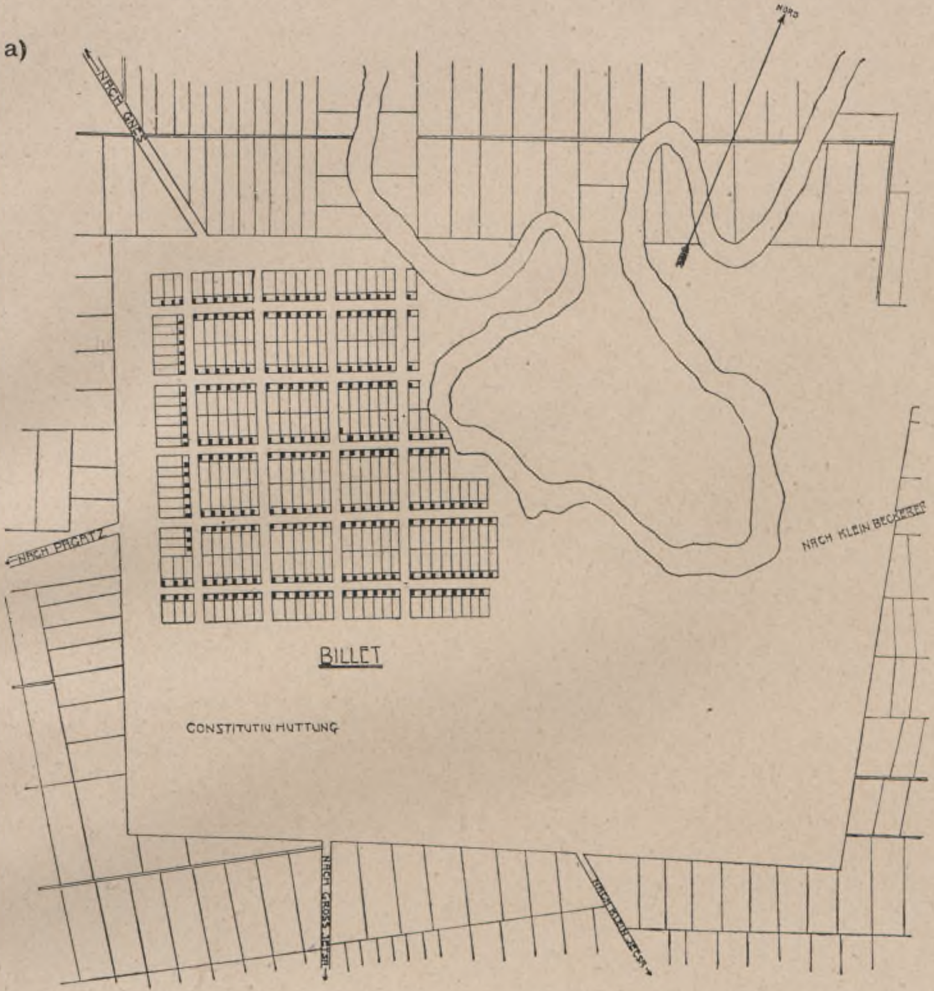
a) St. Hubert. b) Grabatz. c) Knes. d) Hatzfeld.

Kolonisten-Siedlungen des XVIII. Jahrhunderts in Südungarn

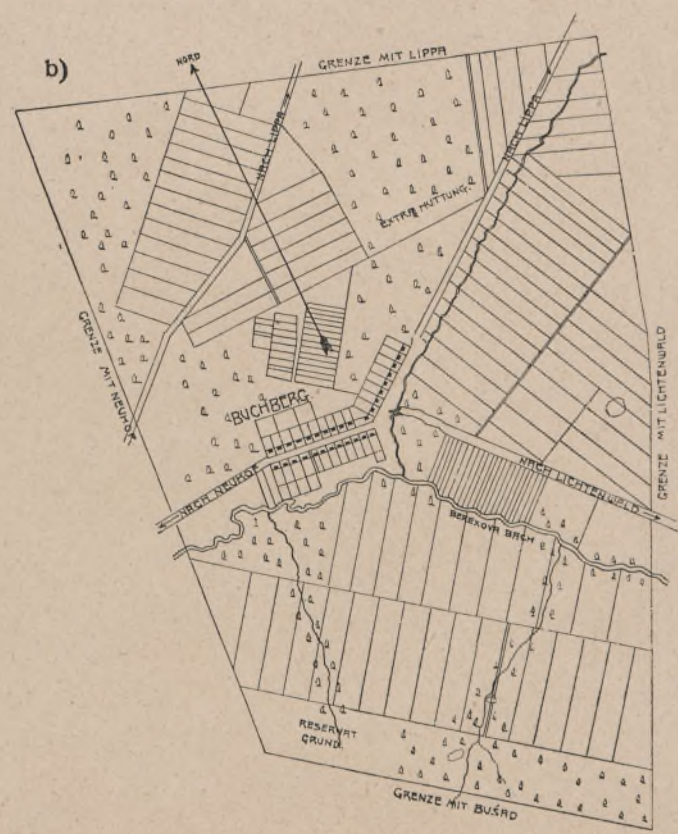
Von Architekt (Z. V.) Prof. Othmar Leixner, Wien

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

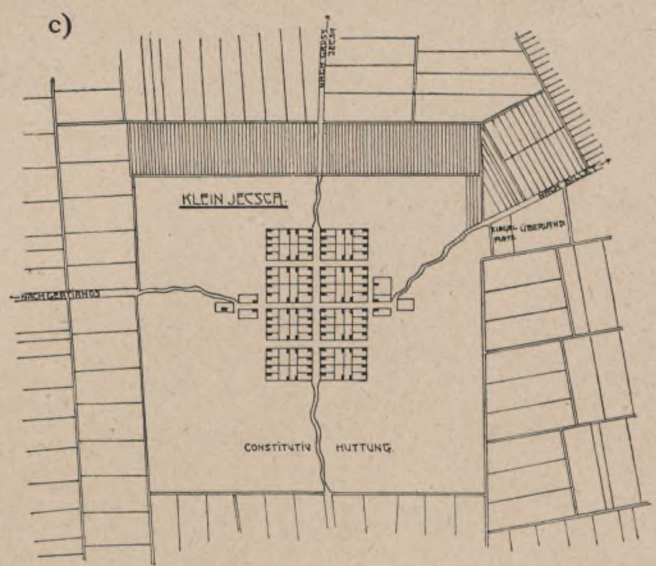
a)



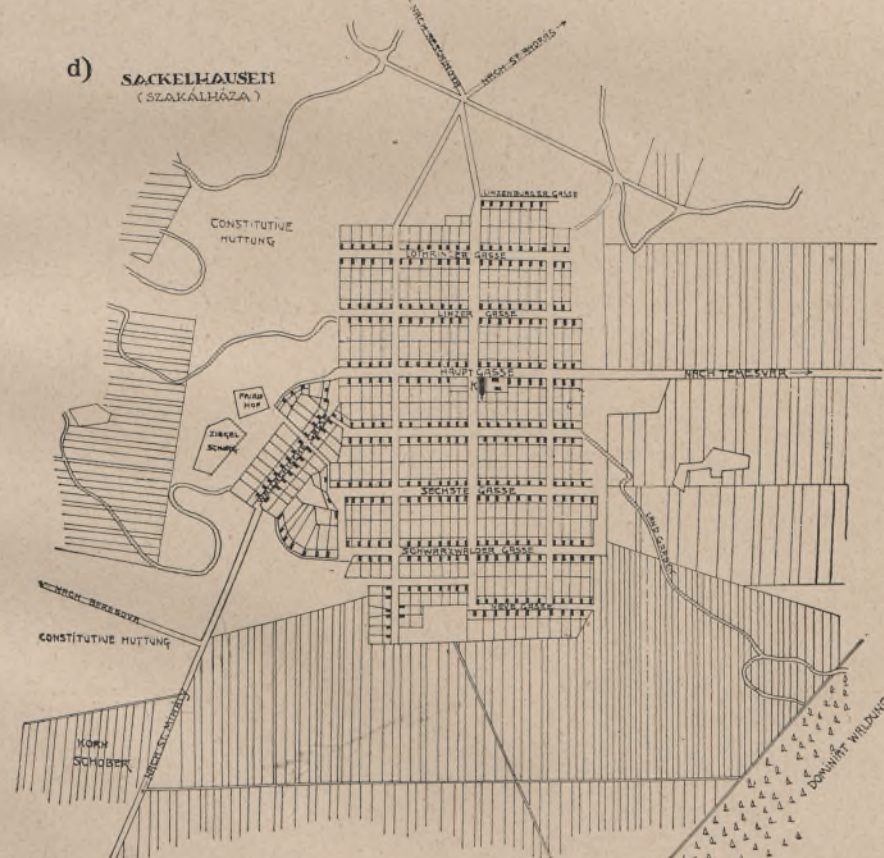
b)



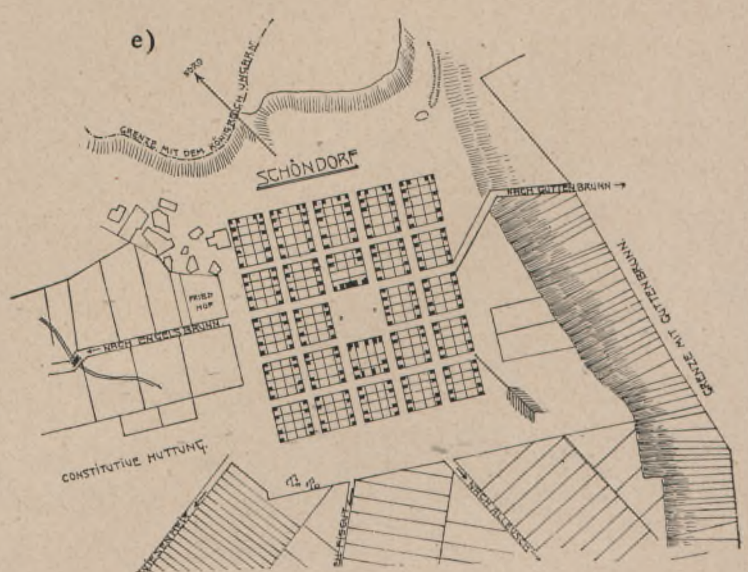
c)



d)



e)



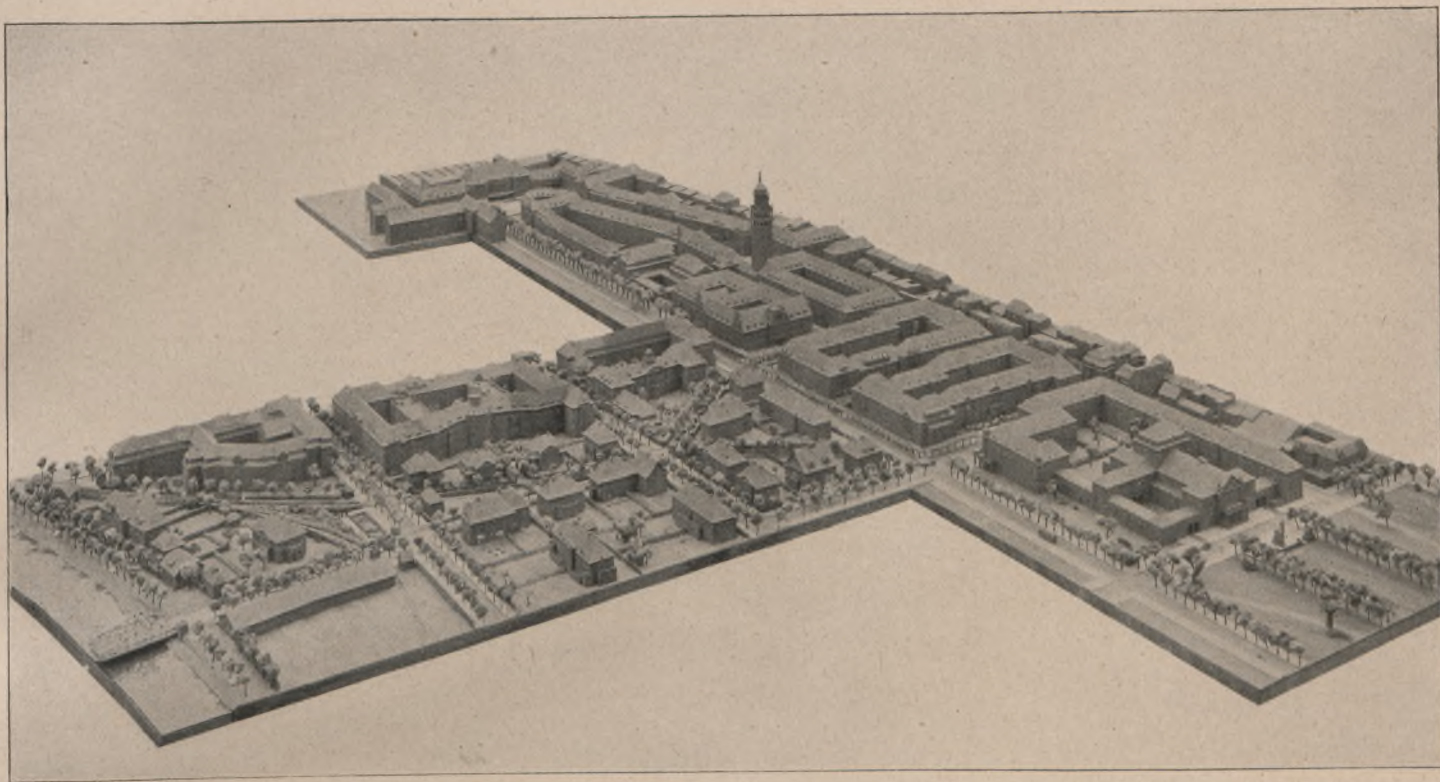
a) Billet. b) Buchberg. c) Klein-Jecsa. d) Sackelhausen. e) Schöndorf.

Kolonisten-Siedlungen des XVIII. Jahrhunderts in Südungarn

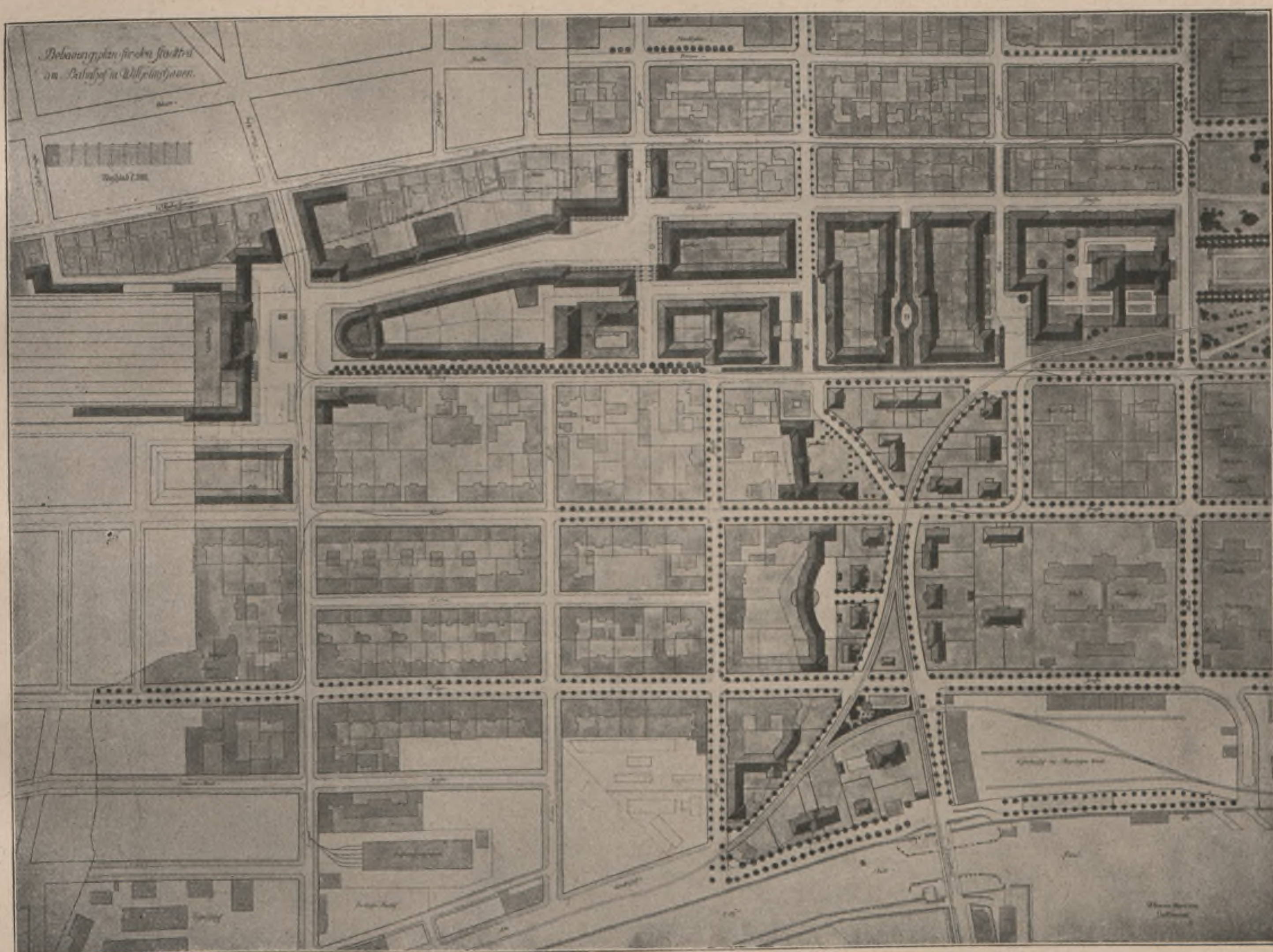
Von Architekt (Z. V.) Prof. Othmar Leixner, Wien

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a)



b)



a) Gesamtansicht des Modells von Süd-Ost. b) Grundplan.

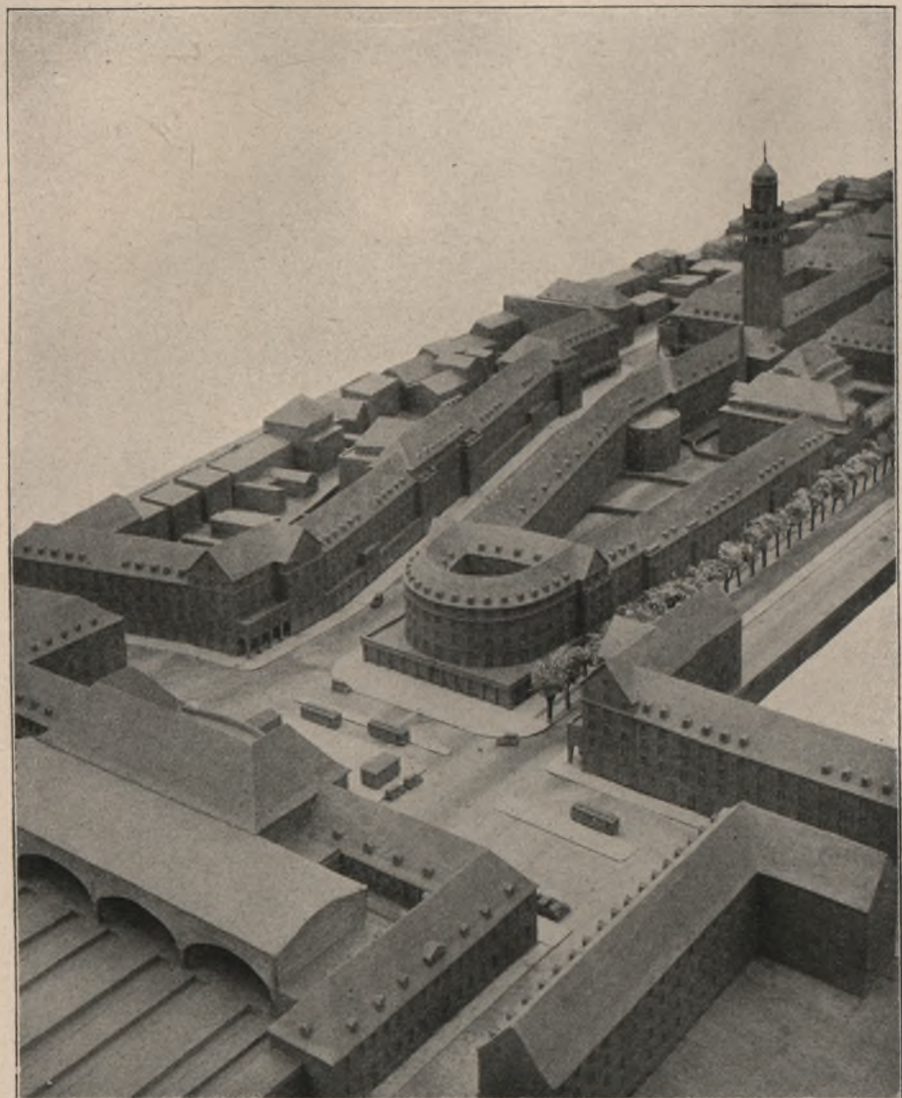
Wilhelmshaven

Bebauung des Bahnhofgebäudes

Von Stadtbaurat Zopff, Wilhelmshaven

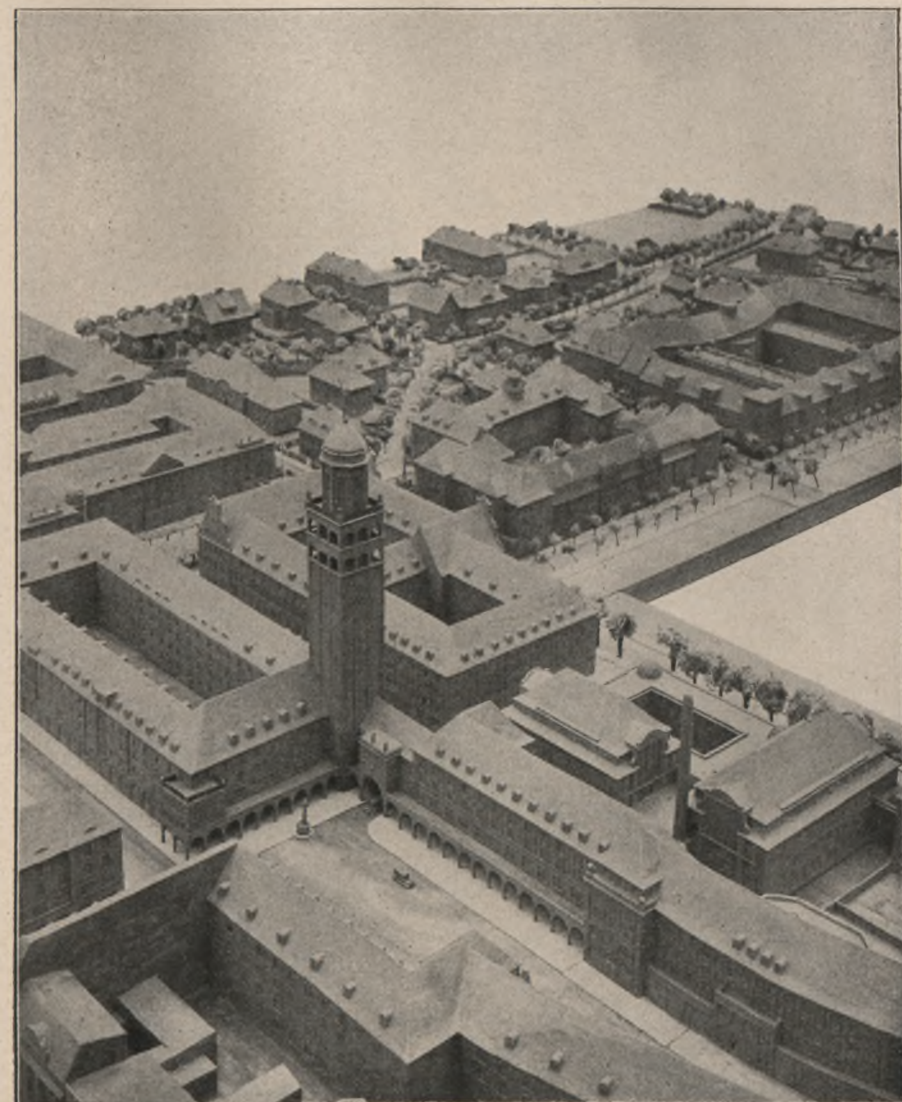
Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

c)



c) Stadtteil am Bahnhof mit Geschäftsstraße zum Laubenplatz führend.

d)



d) Stadtteil am Laubenplatz mit Sparkasse, Gedenkturm und Stadtmuseum im Straßenüberbau.

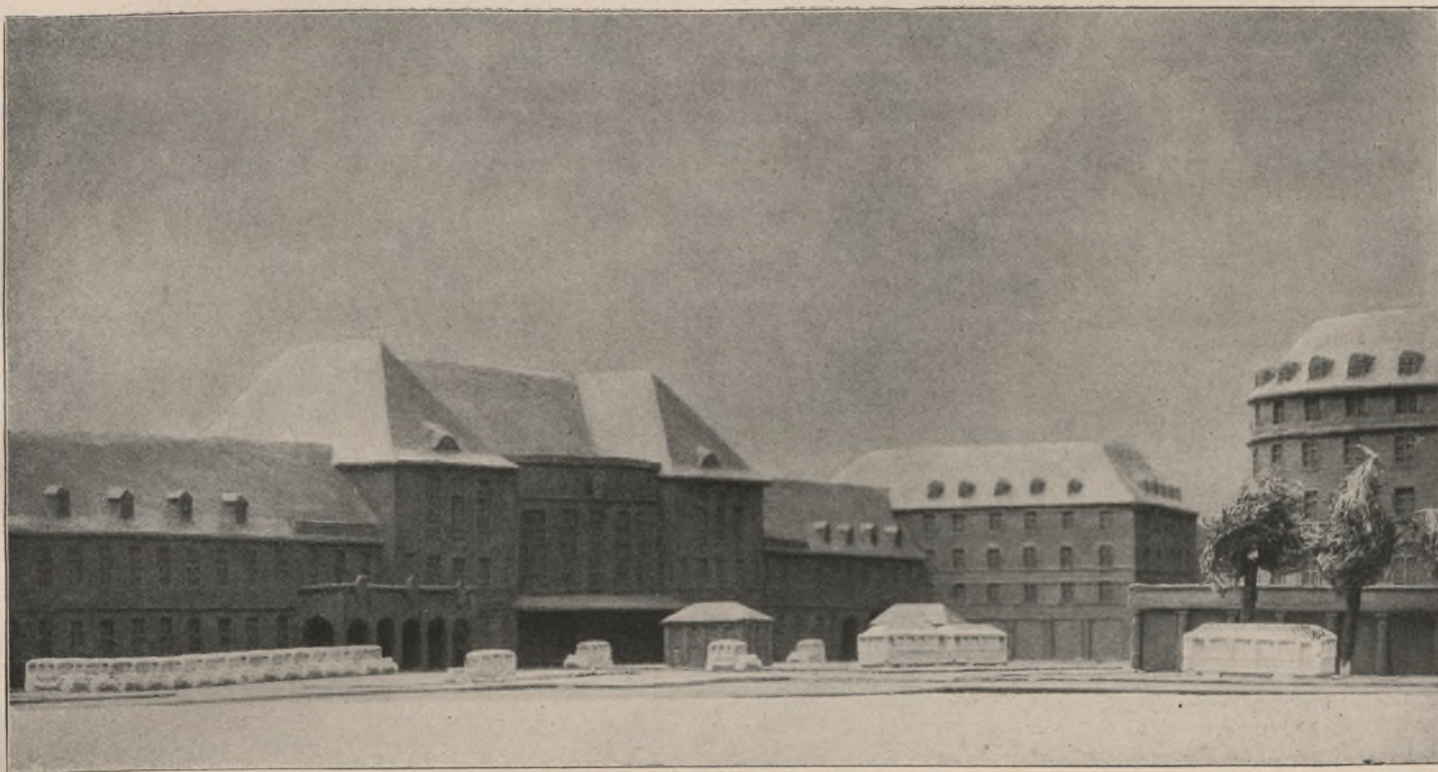
Wilhelmshaven

Bebauung des Bahnhofgeländes

Von Stadtbaurat Zopff, Wilhelmshaven

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

e)



f)



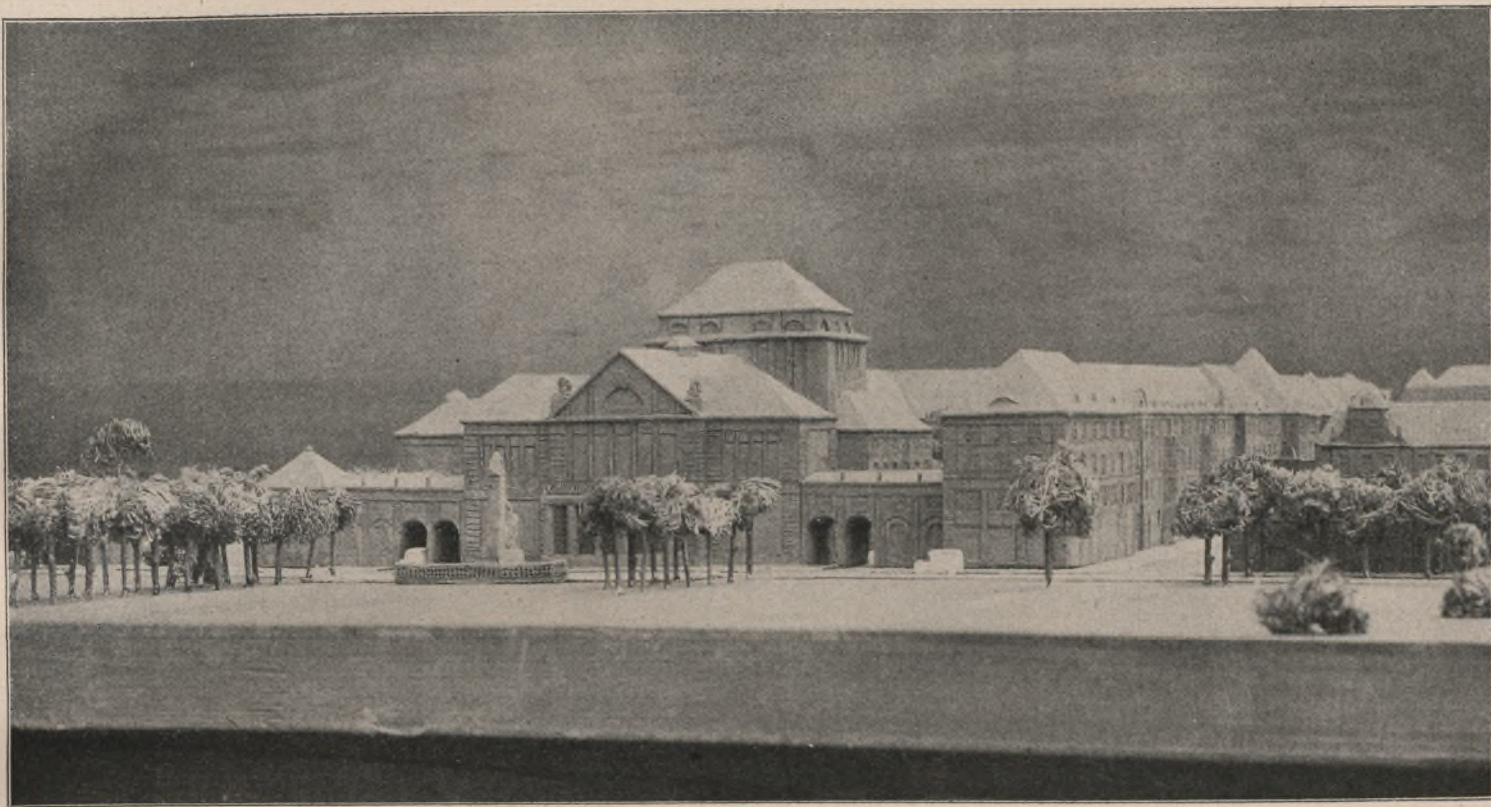
e) Ansicht des Bahnhofs von der Ausmündung der Königstraße.
f) Ansicht des Stadthauses von der Königstraße.

Wilhelmshaven

Bebauung des Bahnhofgeländes

Von Stadtbaurat Zopff, Wilhelmshaven

g)



h)



g) Ansicht des Stadttheaters vom Wilhelmsplatz.
h) Stadttheater und Hochhaus von der Königstraße aus gesehen.

Wilhelmshaven

Bebauung des Bahnhofgeländes

Von Stadtbaurat Zopff, Wilhelmshaven

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

i)



k)



i) Stadtteil an der Prinz-Heinrich-Straße.

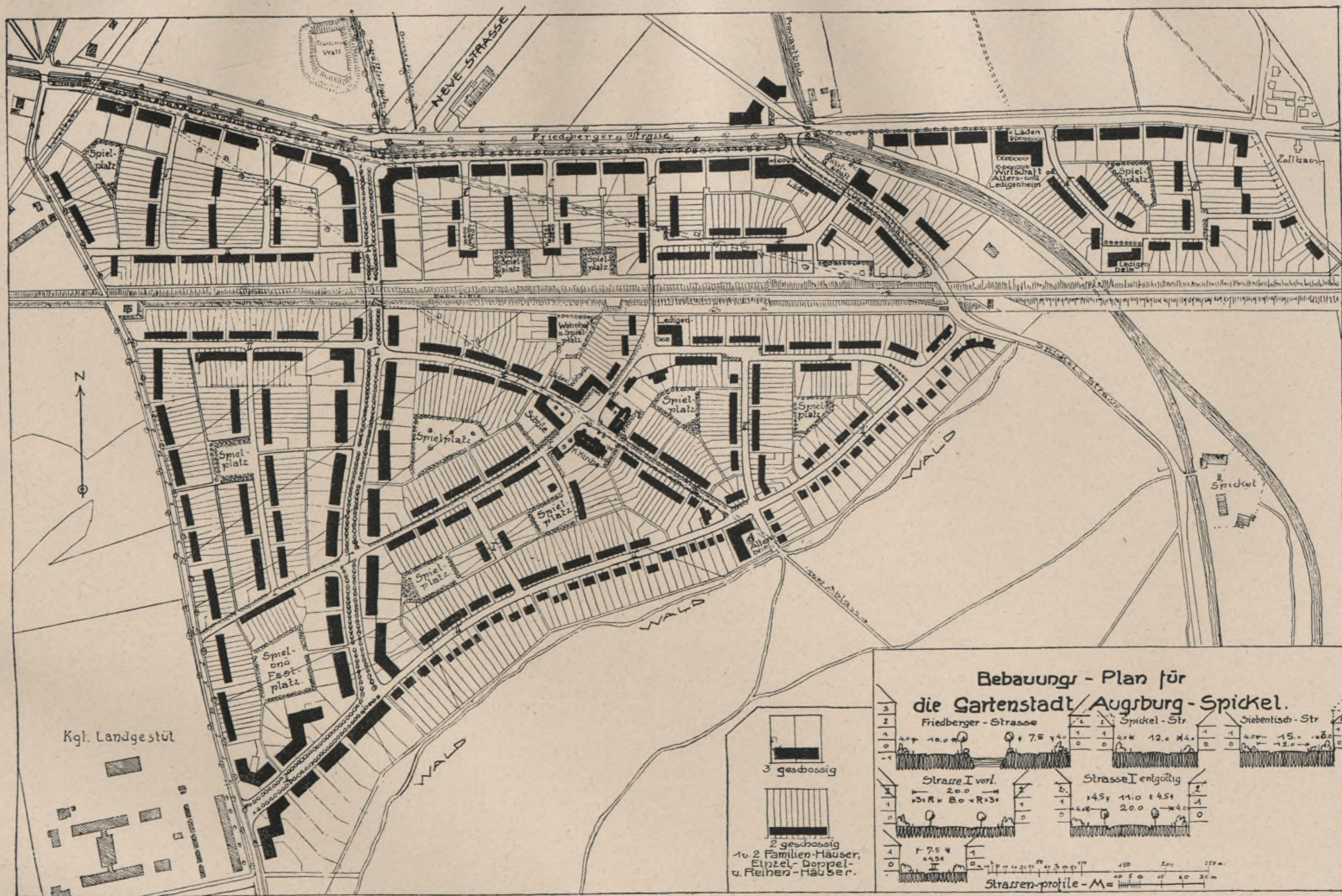
k) Schwimmanstalt mit dem Gedenkturm im Hintergrund.

Wilhelmshaven

Bebauung des Bahnhofgeländes

Von Stadtbaurat Zopff, Wilhelmshaven

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



Augsburg

Gartenstadt Augsburg-Spickel

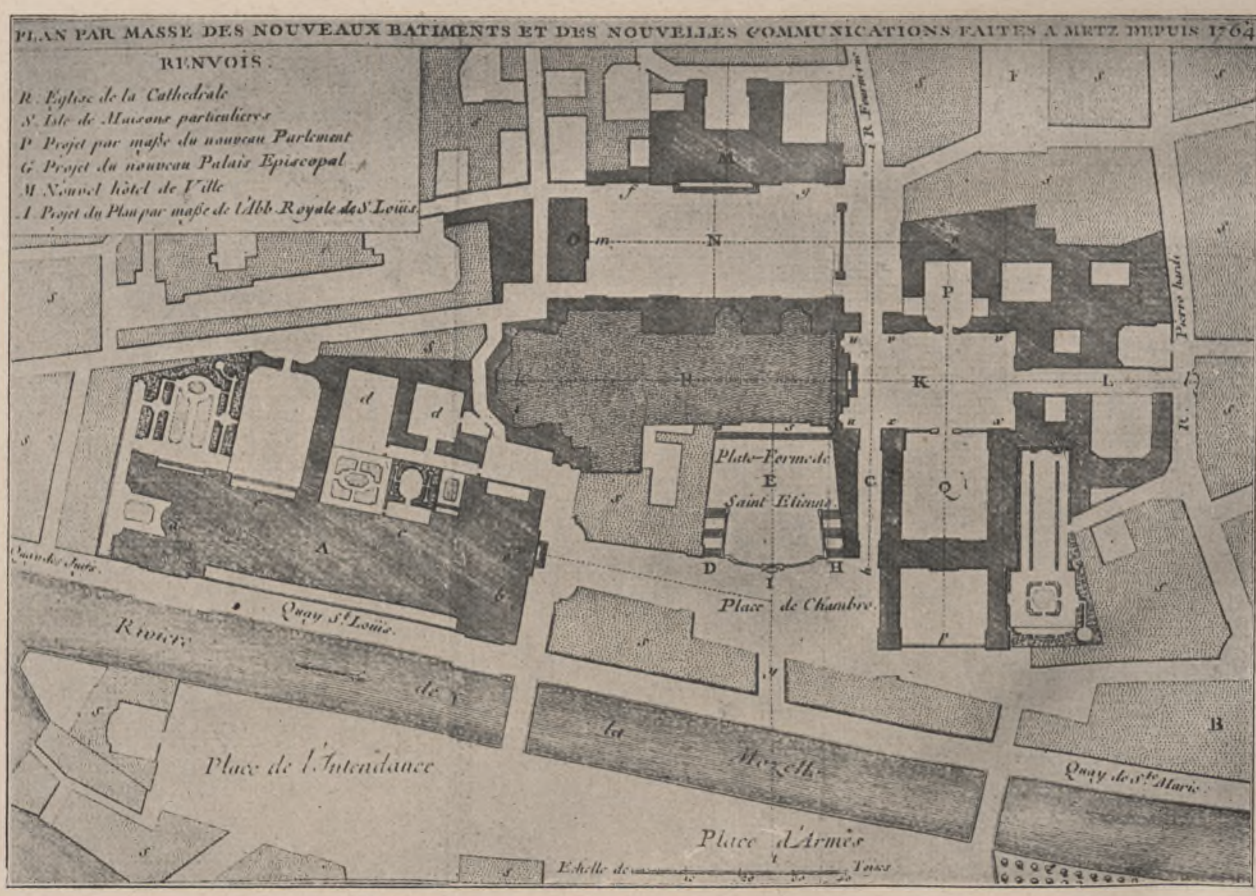
Von Dr.-Ing. Weidenbacher, Augsburg

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a)



b)



a) Metz und Umgebung. Plan aus dem 18. Jahrhundert mit den Blondelschen Vorschlägen für die Stadterweiterung. b) Gebäude und Straßen um den Dom 1764. Original-Entwurf von Blondel.

Metz

Die Umgestaltung der Stadt in den verschiedenen Epochen

Von Architekt August Venitz, Halensee

c)



d)



c) Alte Metzer Patrizier-Häuser aus der Zeit der Merowinger.

d) Deutsches Tor. Bis 1552 Sitz des Deutschordens.

Metz

Die Umgestaltung der Stadt in den verschiedenen Epochen

Von Architekt August Venitz, Halensee

Verlegt bei Ernst Wasmuth, A.-G., Berlin.

e)



f)



e) Justizpalast mit Eingang von der Esplanade, als Hôtel de Gouverneur erbaut.
f) Vogelschau mit Blick auf St. Vincenz und Lehranstalten.

Metz

Die Umgestaltung der Stadt in den verschiedenen Epochen

Von Architekt August Venitz, Halensee

g)



h)



g) Vincenz-Kirche mit Portikus französischen Ursprungs.

h) Place de la Cathédrale mit dem Blondelschen Entwurf. (Alter Zustand.)

Metz

Die Umgestaltung der Stadt in den verschiedenen Epochen

Von Architekt August Venitz, Halensee

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



i) Blick vom Kapitelturm auf Paradeplatz, Hôtel de ville usw.

Metz

Die Umgestaltung der Stadt in den verschiedenen Epochen
Von Architekt August Venitz, Halensee

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

k)



l)



k) St. Martin in heutiger Gestalt.
l) Die Umgebung der Kathedrale von Blondel angelegt vor der Veränderung.

Metz

Die Umgestaltung der Stadt in den verschiedenen Epochen

Von Architekt August Venitz, Halensee

m)



n)



m) Der Paradeplatz mit dem Marschall Faber-Denkmal in unveränderter Gestalt bis 1898.
n) Vogelschau mit Blick auf Kammerplatz und Markthalle.

Metz

Die Umgestaltung der Stadt in den verschiedenen Epochen

Von Architekt August Venitz, Halensee

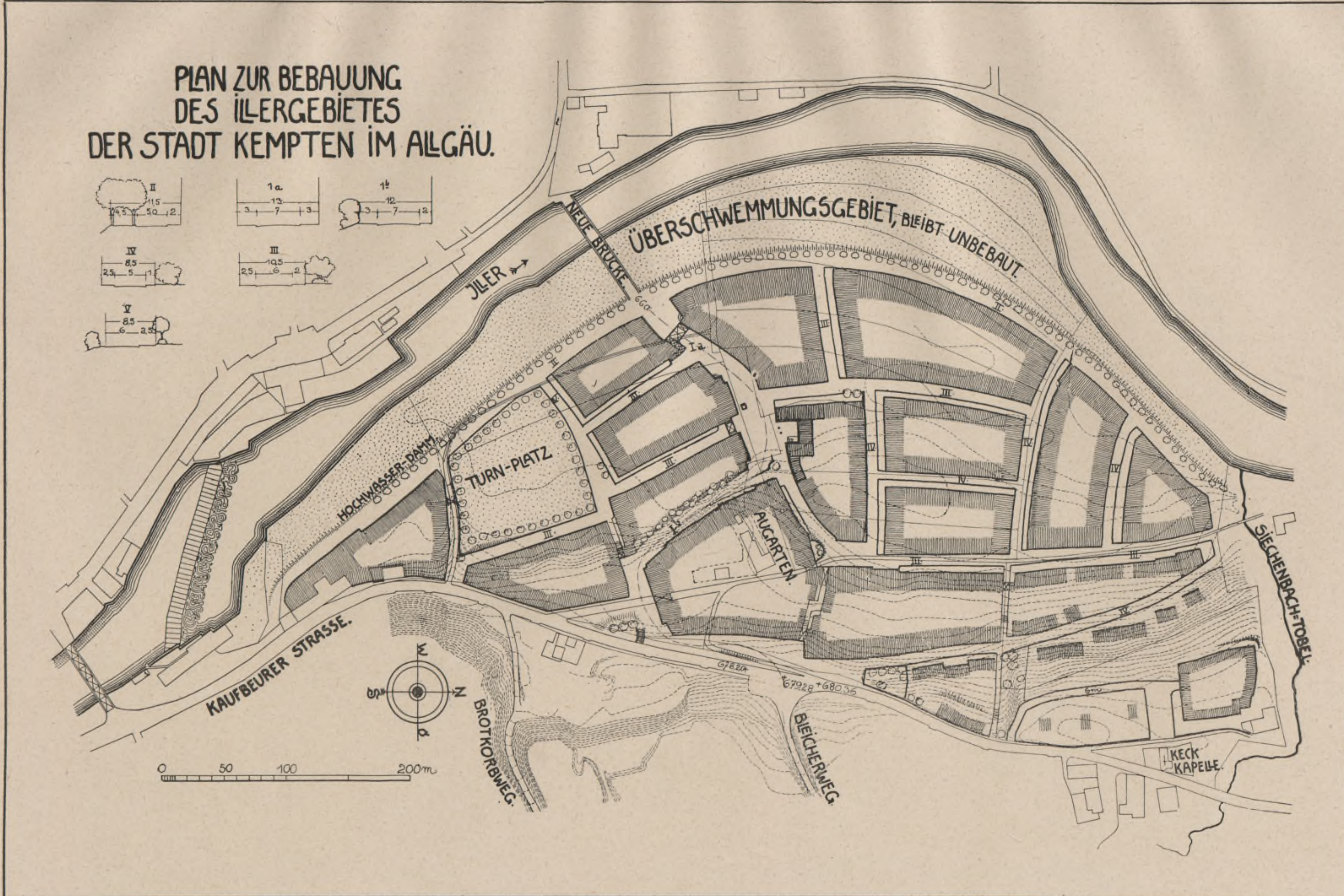


Maßstab 1 : 12500.

General-Baulinienplan für die Stadt Schwandorf in der Oberpfalz

Von Architekt Peter Andreas Hansen, München

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



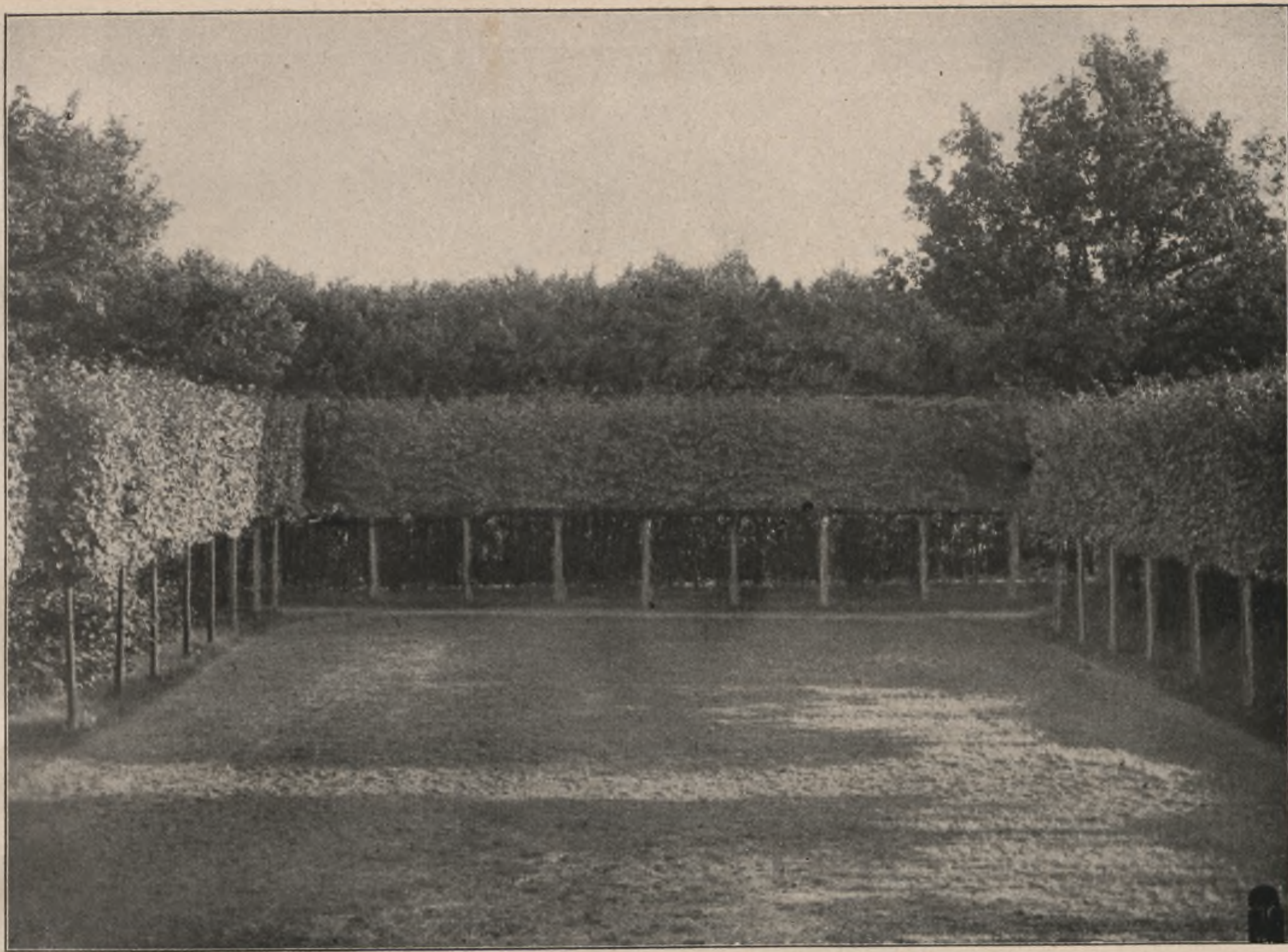
Maßstab 1 : 4000.

Plan zur Bebauung des Illergebietes der Stadt Kempten im Allgäu

Von Architekt Peter Andreas Hansen, München

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a)



b)



Schönningstedt bei Hamburg.

a) Reitplatz. Der Heckenschnitt soll ein Beschatten verhindern und Windschutz bieten.
b) Zugang zur Siedlung. Auf der einen Seite der Allee Obstwiese, auf der anderen Spielrasen.
Entwurf und Ausführung Jacob Ochs, Gartenbau D. W. B., Hamburg.

Zu dem Aufsatz „Mehr Einfachheit in den öffentlichen Gartenanlagen"
Von E. Rasch, Blankenese

c)



d)



Schönningstedt bei Hamburg.

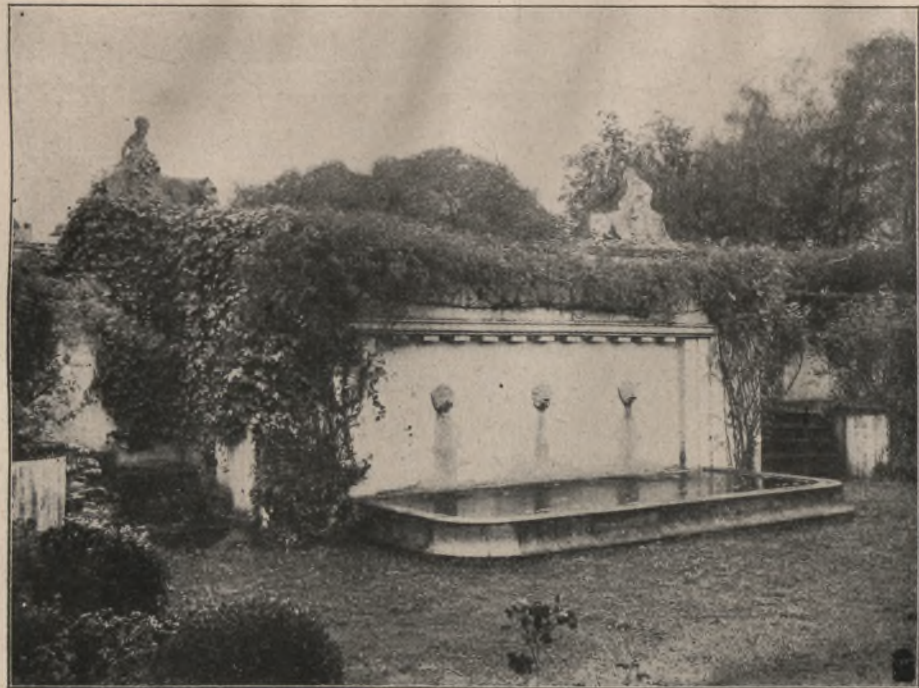
c) Aussichtspunkt. Steigerung der Wirkung durch Vegetation.
d) Lindenlaubengang als schattiger Zuschauerraum neben der Spielfläche.
Entwurf und Ausführung Jacob Ochs, Gartenbau D. W. B., Hamburg.

Zu dem Aufsatz „Mehr Einfachheit in den öffentlichen Gartenanlagen“

Von E. Rasch, Blankenese

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

e)



f)



g)



h)



i)



e, g, i) Schönningstedt bei Hamburg. f und h) Wellingsbüttel bei Hamburg.

e) Milderung herber Architekturlinien durch Pflanzenwuchs. f) Schutzhütte im Waldpark. g) Flankierung der Terrasse durch Bauten, welche gleichzeitig Aussichtspunkte bilden. h) Ein Ruheplätzchen abseits vom Lärm des Tages. i) Abschluß der oberen Spielwiesenterrasse durch Hecken und Sitzplatz.

Entwurf und Ausführung Jacob Ochs, Gartenbau D. W. B., Hamburg.

Zum Aufsatz „Mehr Einfachheit in den öffentlichen Gartenanlagen“

Von E. Rasch, Blankenese

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.